



TRASPORTO MERCI SU STRADA

Analisi economico-statistica delle potenzialità e criticità di un settore strategico per lo sviluppo sostenibile

Trasporto merci su strada

è una pubblicazione a cura di:

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - *Area Studi e Statistiche*
Automobile Club d'Italia - *Area Professionale Statistica*

TESTI

Centro Studi Subalpino - *Emilio di Camillo*

ANFIA - *Elisa Boscherini, Marisa Saglietto*

ACI - *Lucia Pennisi, Marco Cilione, Alessia Grande, Antida Aversa*

COORDINAMENTO EDITORIALE

ANFIA - *Miriam Gangi*

Febbraio 2013

Stampa a cura di:

ACI - Automobile Club d'Italia

La pubblicazione è disponibile in formato PDF su:

www.anfia.it

www.aci.it

www.centrostudisubalpino.it

INDICE

Presentazione Presidente ANFIA, <i>Roberto Vavassori</i>	pag. II
Presentazione Presidente Aci, <i>Angelo Sticchi Damiani</i>	pag. III
Introduzione	pag. IV

1 Mobilità globale delle merci e ruolo della strada

1.1 Il commercio mondiale di beni e servizi	pag. 1
1.2 Il trasporto merci nel mondo	pag. 8
1.3 Il commercio estero della UE27 per modalità di trasporto	pag. 11
1.4 Il trasporto merci in UE27	pag. 12
1.5 Il trasporto merci in Italia	pag. 16

2 Economia mondiale e industria automotive

2.1 L'andamento del PIL nel mondo	pag. 20
2.2 La produzione mondiale di veicoli commerciali e industriali	pag. 21
2.3 La produzione di veicoli commerciali e industriali in Italia	pag. 26
2.4 Il mercato degli autocarri e l'andamento dell'economia	pag. 27
2.5 Il mercato dei veicoli commerciali e industriali in Italia	pag. 30

3 Parco circolante in Italia

3.1 Evoluzione del parco autocarri adibito al trasporto merci	pag. 37
3.2 Caratteristiche del parco autocarri	pag. 38
3.3 Anzianità del parco veicoli	pag. 41
3.4 Misure di rinnovo del parco	pag. 44

4 Mobilità e sicurezza

4.1 La rete stradale in Europa	pag. 46
4.2 La rete stradale e autostradale in Italia	pag. 47
4.3 Gli incidenti stradali	pag. 51
4.4 Le linee guida della Commissione Europea per una mobilità più sicura	pag. 53

5 Logistica, infrastrutture, politica dei trasporti

5.1 Il contesto mondiale e nazionale	pag. 57
5.2 L'efficienza logistica secondo la Banca Mondiale	pag. 61
5.3 Priorità europee in tema di politiche dei trasporti e della logistica	pag. 64
5.4 Le priorità nazionali per un efficiente sistema della logistica	pag. 69
5.5 L'efficienza della logistica attraverso l'efficienza dei veicoli: il Progetto Diciotto	pag. 72

Appendice statistica	pag. 74
----------------------	---------

Presentazione

Nonostante la riduzione dei volumi produttivi a cui si è assistito nell'ultimo decennio, l'Italia è tuttora il secondo Paese manifatturiero in Europa. Nel 2011, il manifatturiero italiano - che vanta elevati indici di specializzazione in diversi comparti produttivi, e di cui la filiera dell'autoveicolo continua ad essere parte essenziale - contribuiva al valore aggiunto del Paese per il 15,9%, contro una media UE del 15,5%.

Il settore dei veicoli industriali leggeri e pesanti sta vivendo una fase di forte sofferenza, come mostra l'andamento del mercato domestico, nel 2012 in flessione del 32% rispetto all'anno precedente. I livelli di produzione 2012, secondo i dati preliminari, hanno subito una contrazione meno marcata, del 10% circa rispetto al 2011, grazie al sostegno dell'export. La quota di prodotto destinata alle esportazioni, infatti, negli ultimi anni è progressivamente cresciuta, raggiungendo l'85% del totale nel 2012, e il saldo della bilancia commerciale del comparto, nel 2011, è risultato positivo (+1,7 miliardi di euro) e in crescita rispetto al 2010 (+1,3 miliardi di euro).

Per salvaguardare e rilanciare questa porzione di industria, in uno scenario globale di estrema competitività, occorre avviare un concreto piano di riposizionamento del sistema dei trasporti italiano, in direzione di una maggior efficienza e integrazione delle diverse modalità di trasporto. Nella classifica "Logistic Performance Index" della Banca Mondiale, l'Italia si posiziona al 24° posto, dopo tutte le maggiori economie europee e internazionali. Questo e altri fattori di criticità - come la carenza di piattaforme logistiche verso l'Europa e verso l'Africa - devono essere superati in tempi rapidi.

Con il presente studio, intendiamo fornire un nostro primo contributo a questo indispensabile processo, suggerendo i possibili percorsi da intraprendere per centrarne gli obiettivi strategici. A ciò si aggiunge la proposta, in qualità di rappresentanti della filiera automotive, di lavorare, insieme agli altri comparti coinvolti, alla definizione di un piano articolato, da presentare al Parlamento che si insedierà dopo le prossime elezioni politiche.

Roberto Vavassori
Presidente ANFIA

La crisi degli ultimi anni ha colpito sensibilmente il mercato dell'auto, e di questo si è parlato e si parla molto a diversi livelli. Non altrettanto si parla del fatto che tale crisi ha colpito il settore dei veicoli commerciali ed industriali e con esso, più in generale, l'autotrasporto. Un settore di importanza strategica per l'economia, strettamente legato ed influente sull'andamento del PIL. Basti pensare che nel nostro Paese l'85,5% delle merci viaggia su gomma. Tuttavia, dai dati presentati in questo studio, appare un'immagine dell'Italia completamente ferma. Negli ultimi 15 anni il settore dell'autotrasporto ha avuto un'evoluzione piatta, a differenza degli altri principali Paesi europei e di quelli di più recente ingresso nell'Unione che stanno marciando a ritmi incalzanti, tanto che il baricentro europeo del trasporto merci si sta spostando ad est.

E' dunque urgente definire strategie e pianificare azioni per ridare competitività ed efficienza al sistema del trasporto merci italiano. Lo studio indica i principali ambiti di intervento, in una visione a tutto tondo che va dalla competitività delle aziende di autotrasporto alla logistica, dalle politiche per il rinnovo del parco veicolare - che implicano anche una maggiore efficienza ambientale, il miglioramento dei livelli di sicurezza, l'uso degli ITS ecc. - al rilancio della produzione italiana nel mondo, allo sviluppo delle reti infrastrutturali. Senza dimenticare le priorità enunciate nel Libro Bianco sui Trasporti della Commissione Europea, già recepite dal Piano Nazionale della Logistica, in fase di approvazione al CIPE.

Sono necessarie risorse considerevoli, ma gli interventi non sono più procrastinabili se - come ha detto il Ministro dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e Trasporti, Corrado Passera - vogliamo che l'Italia diventi "la piattaforma logistica del Mediterraneo".

Angelo Sticchi Damiani
Presidente ACI

INTRODUZIONE

La crisi che ha colpito le economie avanzate negli ultimi anni, l'accentuata competizione avviata con l'apertura delle frontiere e proseguita con l'intensificarsi degli scambi commerciali transfrontalieri, i crescenti costi di esercizio delle imprese dovuti, in primo luogo, all'incremento dei prezzi dei carburanti e poi dei costi di utilizzo dei veicoli, hanno creato uno scenario di estrema competitività, in cui il trasporto merci su strada, per la centralità del ruolo che svolge nelle economie moderne, riuscirà a continuare a sostenere lo sviluppo e a reggere alla crescente competizione dei mercati solamente ripensandosi, e riposizionandosi in maniera adeguata e in tempi rapidi.

Logistica, veicoli innovativi e cooperativi, infrastrutture intelligenti: sono termini che sempre più spesso riempiono le agende delle istituzioni europee e nazionali, il vocabolario degli esperti di settore e, ormai, anche dei cittadini. Tuttavia, nonostante l'attenzione rivolta a questi temi, il settore del trasporto merci sta vivendo una fase di forte criticità, sia dal lato dell'offerta (i produttori di veicoli stanno assistendo ad una continua erosione delle vendite e, conseguentemente, della produzione) sia dal lato della domanda (basti pensare ai disagi che il nostro Paese ha vissuto lo scorso anno per i frequenti scioperi dei servizi di autotrasporto, dovuti alla drammatica situazione economica di molte aziende di autotrasporto e alla continua crescita dei costi di esercizio delle stesse).

L'urgenza di affrontare tali problematiche ha spinto ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) e ACI (Automobile Club Italiano) - quali rappresentanti, da un lato dei produttori, dall'altro dei consumatori di mobilità - a sottoporre il "trasporto merci" ad un'attenta analisi sia delle dinamiche che lo governano, sia delle tendenze future verso le quali si sta muovendo, con l'intento di offrire ai propri associati, agli esperti e agli operatori del settore una fotografia accurata della realtà, e qualche spunto di riflessione utile ad immaginarne gli sviluppi futuri.

Criteri guida nella realizzazione di questo studio sono stati:

- l'adozione di un approccio induttivo e pragmatico, basato su un'importante ricerca bibliografica di fonti informative e sull'analisi dei principali *database* di settore;
- l'utilizzo di un obiettivo focale concentrico, partendo da uno scenario internazionale, con attenzione particolare all'Europa, fino a concentrare l'attenzione sul piano nazionale e sulle priorità di intervento di cui il nostro Paese avrebbe bisogno.

Contenuto della pubblicazione

Il lavoro, attraverso i diversi capitoli che lo compongono, descrive alcune realtà di fondamentale importanza:

- **Capitolo 1:** l'analisi dello scenario internazionale degli scambi di beni e servizi e del ruolo della strada, passando dalla mobilità globale al trasporto merci in UE27, fino allo scenario Italiano, mette in evidenza come le economie avanzate mantengano abbondantemente la leadership in termini di esportazioni: l'area Euro rappresenta $\frac{1}{4}$ del valore mondiale di volumi esportati, mentre l'Italia mantiene l'ottava posizione come paese esportatore. Le esportazioni italiane sono cresciute dell'11,4% nel 2011 e del 4,2% nei primi 11 mesi 2012, con un saldo commerciale attivo di 8,9 miliardi di euro (che sale a 67,2 miliardi escludendo i prodotti energetici, in disavanzo per 58,3 miliardi). Nel frattempo, il traffico europeo delle merci, in termini di volumi trasportati (t/km) e in rapporto alla popolazione, ha visto il proprio baricentro spostarsi verso oriente (Polonia, Repubbliche Baltiche, Repubblica Ceca, Slovenia). In questo scenario, l'Italia, per sua marginalità geografica e per le caratteristiche strutturali del suo sistema di trasporti, rischia di non reggere la concorrenza sul mercato europeo, e di essere tagliata fuori dalla crescita e dallo sviluppo.
- **Capitolo 2:** il focus sull'andamento dell'industria automotive nell'economia mondiale, europea e nazionale, descritto attraverso i dati di produzione e di mercato dei veicoli commerciali e industriali, ha messo in evidenza alcuni importanti elementi, che contraddistinguono il nostro Paese rispetto a quanto sta accadendo nel resto del mondo. A livello globale, sono stati prodotti, nel solo 2011, 19,78 milioni di veicoli commerciali e industriali, il 4,2% in più rispetto ai livelli del 2010. Le aree geografiche in recupero sono il Nafta, l'Europa e il Sud America. E' in calo l'Asia: la Cina, tuttavia, pur con volumi in flessione, rimane il maggior paese produttore mondiale di autocarri medi-pesanti, con una quota del 46% su 4,17 milioni di autocarri prodotti nel 2011. Il mercato rispecchia, in parte, i risultati della produzione, ma l'Europa e, soprattutto, l'Italia, registrano una contrazione molto forte dei volumi di vendita. In Italia, il 2012 ha visto un calo del 32% per il mercato dei veicoli commerciali leggeri, e del 30% per quello degli autocarri medi-pesanti, con gravi conseguenze per l'industria automotive nazionale.
- **Capitolo 3:** l'analisi dell'evoluzione del parco autocarri (veicoli commerciali fino a 3.500 kg, autocarri > 3.500 kg, rimorchi e semirimorchi > 3.500 kg) e di caratteristiche del parco circolante quali l'anzianità dei veicoli e le dotazioni di sicurezza e ambientali degli stessi, mettono in evidenza quanto il parco italiano sia ancora lontano dagli obiettivi europei di efficienza e sicurezza. Il passaggio a trasporti con emissioni carboniche ridotte e più efficienti dal punto di vista energetico dipenderà dalle nuove tecnologie, come quelle dei motori ibridi ed elettrici, nonché dallo sviluppo di soluzioni di trasporto urbano e intermodale più efficienti, ma soprattutto dalla sostituzione dei veicoli con oltre 20 anni di anzianità con veicoli più moderni. Tuttavia, in assenza di misure di supporto finanziario a chi investe in veicoli nuovi ed efficienti, attraverso strumenti che vadano nella direzione della piena applicazione del principio "chi inquina di più, paga di più", il raggiungimento di questi obiettivi rischia di restare lettera morta.
- **Capitolo 4:** il capitolo dedicato alla mobilità e sicurezza, con elementi di analisi della rete stradale in Europa, della rete stradale e autostradale in Italia e degli incidenti stradali, orienta l'attenzione verso le linee guida della Commissione europea per una mobilità più sicura, e verso l'obiettivo, che l'UE si è data, del dimezzamento delle vittime da incidenti stradali entro il 2020, e delle "zero vittime" entro il 2050. Ad oggi, i risultati, seppur in miglioramento continuo, appaiono ancora insufficienti per raggiungere gli elevati obiettivi comunitari. L'industria automotive, dal canto suo, può contribuire con interventi volti a migliorare la sicurezza dei veicoli: strumentazione di bordo per sicurezza veicolo e conducente; efficienza del veicolo (pneumatici, dispositivi di illuminazione, sistemi di frenatura, etc.); ITS (gestione del traffico, gestione del flusso delle merci "end to end", tutela conducenti e pedoni, aziende e merci, dagli attacchi criminali).

Tuttavia, se non si vogliono mancare gli obiettivi individuati sui temi della sicurezza, serve un approccio integrato, che coinvolga direttamente anche gli utenti della strada e i gestori delle infrastrutture.

- **Capitolo 5:** la descrizione del contesto mondiale e nazionale dell'efficienza logistica, nel quale, secondo il monitoraggio internazionale effettuato dalla Banca Mondiale, l'Italia si posiziona al 24° posto della classifica (Logistic Performance Index), dopo tutte le più importanti economie europee e internazionali, sottolinea quel quadro a tinte fosche che rappresenta il nostro sistema dei trasporti e della logistica. Le priorità nazionali per efficientare la logistica italiana sono molte. Come evidenziato, anche recentemente, da diversi studi e analisi di settore, commissionati sia da privati che dalla P.A. (a partire dal Piano della Logistica nelle sue diverse edizioni), è divenuto urgente e prioritario intervenire su questo fronte, tramite investimenti pubblici e privati, per migliorare la scarsa efficienza logistica del Sistema Paese, per il potenziamento delle infrastrutture e delle piattaforme logistiche verso l'Europa e verso l'Africa e, non ultimo, per una radicale riorganizzazione del sistema delle imprese che operano in questo settore.

Ricette di sviluppo per il sistema del trasporto merci italiano

Le mutate condizioni del contesto mondiale ed europeo tracciato dai capitoli di questo lavoro, mettono in evidenza l'urgenza di centrare i seguenti importanti obiettivi, per garantire un sistema di trasporto merci italiano efficiente e competitivo:

- accrescere la competitività delle imprese di trasporto e dei loro servizi per reggere la concorrenza del mercato europeo;
- favorire l'aumento del mercato potenziale dei veicoli industriali italiani in Italia e nel mondo;
- svecchiare il parco circolante italiano e ridurre l'impatto ambientale dei veicoli;
- aumentare la sicurezza sulle strade e ridurre drasticamente il numero degli incidenti stradali;
- accrescere l'efficienza logistica del sistema Paese e potenziare le infrastrutture.

Come raggiungere questi 5 obiettivi? Di seguito le ricette suggerite, che, se applicate in un quadro unitario e programmatico di interventi, possono contribuire a superare l'emergenza economica e sociale in cui si trova oggi il settore.

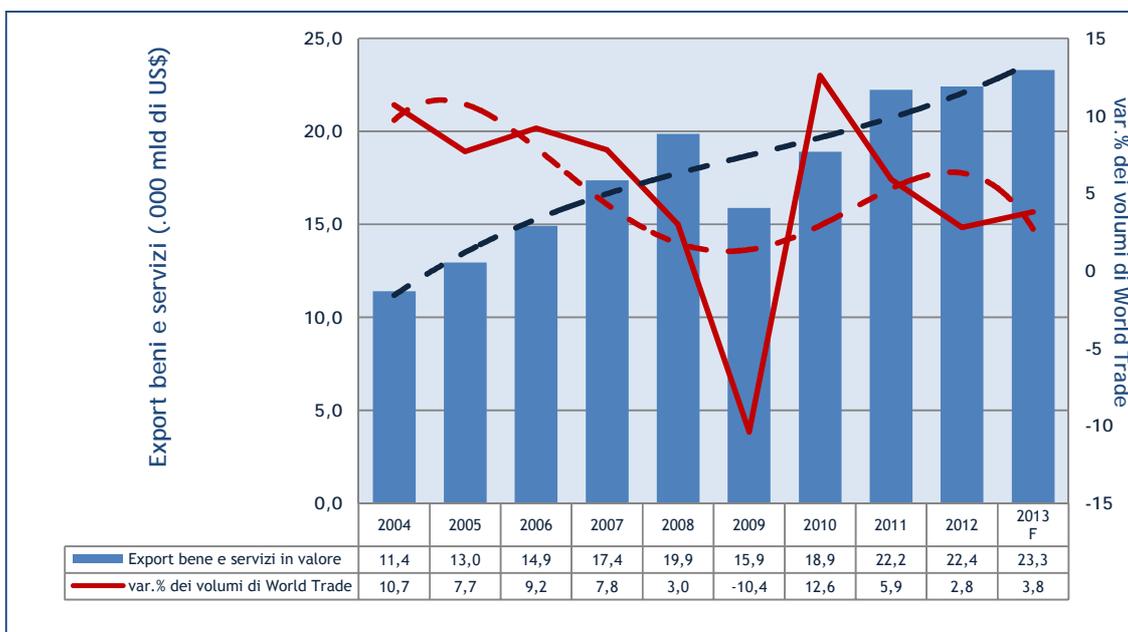
- **Accrescere la competitività delle aziende di autotrasporto:**
 - diffondere una logica gestionale di tipo manageriale all'interno delle aziende, in funzione di coefficienti di produttività e di una programmazione degli investimenti dei beni strumentali (turnover dei veicoli circa ogni sei anni, manutenzione tesa al rispetto dei parametri di sicurezza del trasporto e dell'impatto ambientale), incentivando la professionalità dei dipendenti.
 - Attenzione al mercato, che si concretizza in investimenti nell'ambito commerciale, con l'apertura di sedi periferiche, e la creazione di joint-ventures, unitamente a un buon livello di servizi e a corrette politiche tariffarie.
 - Accrescere la dimensione delle imprese, tramite incentivazione a forme di aggregazione delle imprese oggi esistenti: occorre mettere in atto una ristrutturazione del settore attraverso incentivi tesi a sconfiggere l'individualismo e a favore della concentrazione delle piccole imprese. Ad esempio, favorendo la nascita di cooperative/consorzi/reti di imprese per gestire ed offrire servizi di trasporto, prevedendo significativi interventi di agevolazione, specie sotto il profilo finanziario. Incentivi normativi all'aggregazione delle imprese consentirebbero di combattere l'eccessiva polverizzazione/subvezione/conto proprio del settore dell'autotrasporto.
 - Valutare gli effetti dell'eliminazione della differenziazione tra trasporto in conto proprio e in conto terzi, come accaduto nel Regno Unito fin dal 1968.

- Accrescere la domanda potenziale di veicoli italiani in Italia e nel mondo:
 - creare integrazioni tra costruttori di rimorchi e semirimorchi, con la creazione di poli unici di ricerca e produzione destinati allo sviluppo di veicoli innovativi e alla specializzazione degli allestimenti (come già fatto, ad esempio, nel settore dei veicoli industriali, da Volkswagen, MAN e Scania, protagonisti di un'integrazione finalizzata all'ottimizzazione dei costi di progettazione e costruzione, per costituire un competitor d'eccellenza nei confronti di Daimler e Volvo, e per superare il calo delle vendite di veicoli commerciali e industriali che si stava profilando a livello europeo).
 - Promuovere opportunità di conquista di nuovi mercati attraverso un'offerta diversificata, ritagliata sulle caratteristiche di ogni Paese: rete di assistenza, modelli e servizi low-cost; internazionalizzazione delle imprese che hanno grandi competenze tecnologiche sotto il profilo della sicurezza, efficienza, comfort, rispetto ambientale.
- Attuare politiche di rinnovo del parco circolante volte ad accrescere l'efficienza ambientale:
 - forme di incentivazione all'acquisto di veicoli: revisione della normativa europea sugli Aiuti di Stato, che oggi penalizza il settore dei trasporti, impedendo forme di incentivazione all'acquisto dei veicoli (normativa *de minimis*). La strategia europea di efficienza ambientale e sicurezza stradale viene oggi smentita dall'assenza di misure consentite a supporto dello svecchiamento del parco veicoli.
 - Facilitazione dell'accesso al credito e delle concessioni di garanzie; defiscalizzazione degli utili reinvestiti per investimenti in nuovi veicoli.
 - Forme indirette di rinnovo del parco che premiano chi investe in veicoli nuovi, più efficienti e sicuri, e riducano i costi d'esercizio dei veicoli, nella direzione della piena applicazione dei principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga":
 - Pedaggi autostradali differenziati per categoria Euro/dotazioni di sicurezza
 - Rimborso gasolio differenziato per categoria Euro/dotazioni di sicurezza
 - Premi assicurativi differenziati per dotazioni di sistemi di sicurezza e controllo (ITS)
- Migliorare i livelli di sicurezza stradale:
 - sicurezza dei veicoli: azioni volte ad assicurare un'armonizzazione e un rafforzamento progressivi delle norme sul controllo tecnico e dei controlli su strada;
 - promozione dell'uso delle moderne tecnologie - come i sistemi di trasporto intelligenti - per migliorare la sicurezza stradale. L'efficacia e la tempestività dei soccorsi saranno migliorate con l'adozione del sistema paneuropeo di chiamata di emergenza montato sui veicoli «eCall», e dal miglioramento dei servizi di assistenza post-incidente: istituzione di una strategia di azione globale in accordo con l'UE, riguardante i feriti della strada e il primo soccorso, per ridurre l'impatto degli incidenti stradali.
- Accrescere l'efficienza logistica:
 - accrescere la specializzazione delle imprese, contingentando il numero di quelle che operano con pochi mezzi (cinque mezzi) e incentivando le restanti ad operare con ampie "flotte" altamente specializzate.
 - Migliorare l'organizzazione del servizio: pochi viaggi a vuoto e alta velocità commerciale (circa 60 km/h contro gli attuali 40 km/h dell'Italia).
 - Promuovere un'organizzazione capillare delle società di trasporto in conto terzi - ben distribuite sul territorio e contigue alle aree produttive - assicurando la copertura sul territorio nazionale; pianificare lo smistamento delle merci con una diffusa e razionale presenza sul territorio di catene distributive, come magazzini e supermercati, favorendo un rapporto diretto tra produzione e consumo, realizzando alti livelli di efficienza.

1.1. Il commercio mondiale di beni e servizi

Per analizzare in modo approfondito il ruolo delle diverse modalità di trasporto, e quindi dell'importanza del trasporto su gomma in Europa e in Italia, ci è sembrato opportuno, oltre che interessante, partire dai dati sui volumi di trasporto globali: la migliore approssimazione viene chiaramente dal valore del Commercio Estero Mondiale, ed in particolare dal volume delle esportazioni globali, utilizzando i dati pubblicati da WTO (World Trade Organization), IFM (International Monetary Fund), Eurostat e ITF (International Transport Forum).

Figura 1.1 - *Export mondiale di beni e servizi (in valore) e Commercio mondiale (var.%)*
 Valore in Triloni US\$ e var. % dei volumi di World Trade - IFM 2012, Outlook Gennaio 2013



La Figura 1.1 mostra l'andamento dal 2004 dei volumi dell'export mondiale, con indicazioni per l'anno in corso, basate sulle previsioni di IFM.

Appare evidente che il sistema mondiale dei trasporti garantisce grandi volumi di carico:

- Nel 2011, oltre 22.000 miliardi di dollari di merci e servizi, pari al 28% del PIL mondiale, sono state esportate nel mondo. Navi, Aerei, Autocarri e Treni hanno movimentato queste merci dai luoghi di produzione ai mercati dei consumatori.

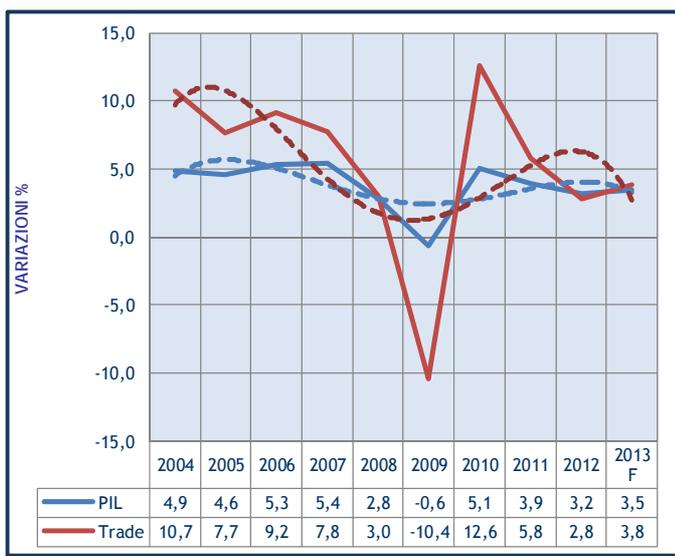
Figura 1.2 - Volumi mondiali esportazione merci
Miliardi US\$ - IFM Gennaio 2013



◦ Dopo la caduta del 2009, una buona ripresa dell'export si è avuta nel 2010, ma nel 2011 il trend di aumento si è notevolmente affievolito, e anche per il 2012 appare in discesa, con un modesto recupero del tasso di crescita nel 2013.

◦ Appare evidente come, dal 2009, il trend (curva in verde) risulti strutturalmente inferiore a quello delineato come interpolazione dei dati fino al 2008. Secondo il WTO, lo slowdown va attribuito alle difficoltà dell'economia mondiale per un certo numero di shock, inclusa la crisi dei debiti pubblici in Europa, protrattasi fino all'anno scorso. Le ultime previsioni pubblicate dall'IMF (Gennaio 2013) sono comunque per una leggera ripresa del trend nel 2013 e soprattutto nel 2014.

Figura 1.3 - Prodotto interno lordo e Commercio estero
Variazioni %, IFM 2012 Gennaio 2013



Dal confronto tra i trend annuali di Commercio Estero (Trade) e PIL (Prodotto interno lordo), evidenziati nella Figura 1.3, risulta evidente che l'andamento del Commercio Globale, in progresso molto più sostenuto del prodotto interno lordo negli anni pre-crisi, ha patito maggiormente la crisi globale. Lo dimostra ampiamente il crollo del trasporto merci, che nel 2009, in Europa, è stato tre volte superiore alla contrazione del PIL, tendenza confermata anche dalle successive analisi riportate più avanti. Dal 2011, gli andamenti delle due variabili tendono a muoversi parallelamente, ma con valori molto più contenuti rispetto al 2010 e agli anni precedenti la crisi globale.

Tabella 1.a - Quote esportazioni e PIL per aree geografiche
In %, IFM Ottobre 2012

Anno 2011	% PIL	% Export	Anno 2011	% PIL	% Export
Economie Avanzate	51,1	62,3	Economie emergenti e in via di sviluppo	48,9	37,7
Stati Uniti	19,1	9,5	Cina	14,3	9,4
Euro Area	14,3	26,0	India	5,7	2,0
Germania	3,9	8,2	Altre Asia	5,1	4,7
Francia	2,8	3,7	Europa Centrale e orientale	3,5	3,4
Italia	2,3	2,8	Russia	3,0	2,6
Spagna	1,8	2,0	Brasile	2,9	1,3
Regno Unito	2,9	3,5	Messico	2,1	1,6
Giappone	5,6	4,2	Medio Oriente e N. Africa	4,9	6,6
Canada	1,8	2,4	Africa subsahariana	2,5	2,1
Altre economie avanzate	7,4	16,7	Altre	4,9	4,1

Da sottolineare che in termini di Prodotto interno lordo (PIL):

- L'area delle economie emergenti e in via di sviluppo produce ormai sostanzialmente quanto le economie avanzate: USA e area Euro rappresentano $\frac{1}{3}$ del totale, e assieme alla Cina rappresentano quasi il 50% del PIL mondiale.
- La Cina ha raggiunto nel 2011 l'area Euro e l'India ha ormai superato il Giappone, oltre a tutte le economie dell'area Euro.
- L'Italia è solo decima nella graduatoria mondiale.

In termini di Export :

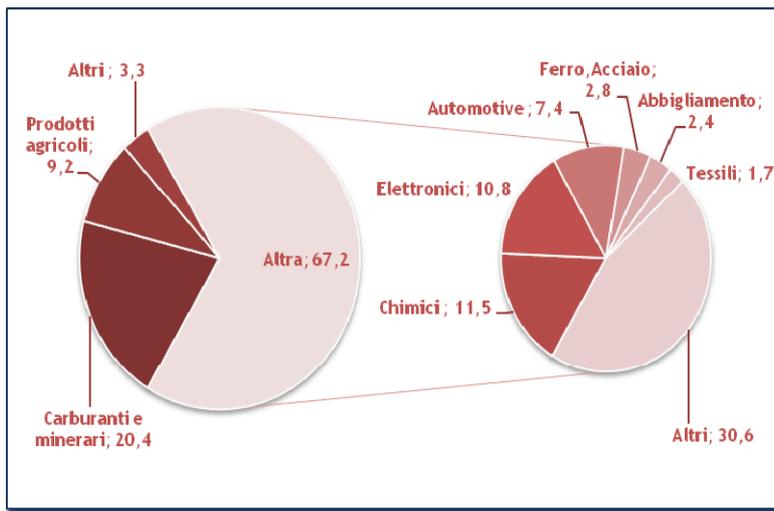
- Le Economie avanzate mantengono abbondantemente la leadership, con l'area Euro che rappresenta oltre $\frac{1}{4}$ del totale (la Germania, da sola, rappresenta oltre $\frac{1}{3}$ dell'area Euro).
- La Cina, che ha già superato da un paio d'anni la Germania come Paese esportatore, ha quasi raggiunto gli Stati Uniti, ed è il secondo Paese esportatore al mondo.
- L'Italia rimane all'ottavo posto come Paese esportatore.

Tabella 1.b - Esportazioni mondiali di beni e servizi, 2005/2011
miliardi US\$ e variazioni % annuali, WTO 2012

	Valore	Variazioni % annuali			
	2011	2009	2010	2011	2005-2011
Merci	18.217	-22	22	19	10
Servizi Commerciali	4.149	-11	10	11	9
Trasporto merci	855	-23	15	8	7
Viaggi	1.063	-9	9	12	7
Altri	2.228	-7	8	11	10

E' poi interessante sottolineare che la gran parte del commercio estero (82%) riguarda i beni, e il 18% si riferisce ai servizi. Tra questi, il trasporto delle merci è quello che ha sofferto maggiormente la crisi globale e che sta recuperando con maggior fatica i livelli pre-crisi. E per quanto riguarda in particolare l'Europa, le cose sono andate anche peggio.

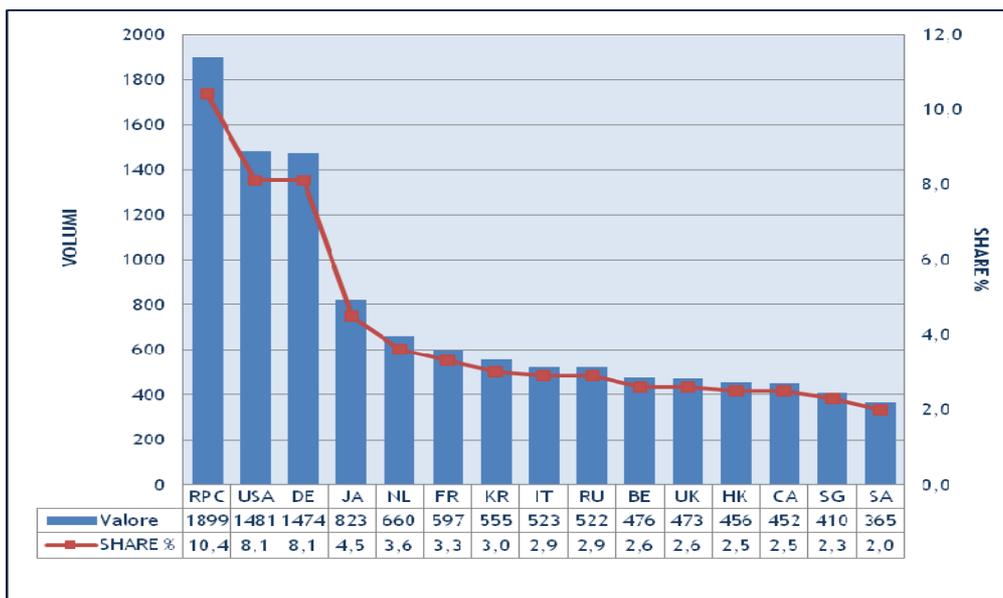
Figura 1.4 - *Composizione merceologica - Export mondiale 2011*
In %, WTO 2012



Quanto alla composizione merceologica, il settore manifatturiero rappresenta oltre i $\frac{2}{3}$ dell'export, ma è in calo di 2 punti sull'anno 2010. Cala leggermente anche la quota dei prodotti agricoli, mentre, parallelamente, aumenta l'export dei carburanti. Tra i manufatti, aumentano l'automotive e i prodotti chimici, a scapito di abbigliamento e altri prodotti di minor impatto relativo sul totale.

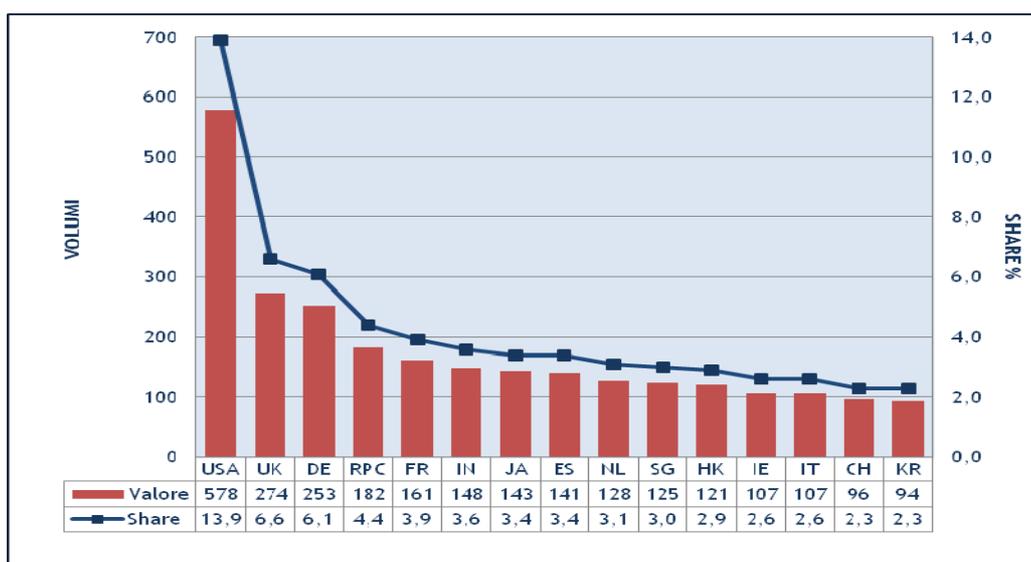
Più in dettaglio, nell'export di beni (Figura 1.5), la Cina è ormai il maggior paese esportatore, davanti a USA e Germania. I tre Paesi insieme rappresentano oltre $\frac{1}{4}$ del totale dell'export di beni. Nel complesso, i maggiori progressi, nel 2011, sono stati ottenuti dall'Asia (e in particolare dall'India, aumentata del 35%), dal Sud America e dalla Russia. L'Italia è in ottava posizione nella graduatoria mondiale, con un progresso allineato alla media Europea.

Figura 1.5 - *Maggiori esportatori di beni nel 2011*
Volumi in miliardi di US\$, WTO 2012



Riguardo all'export di servizi commerciali (Figura 1.6), la leadership rimane largamente agli USA, che esportano più del doppio rispetto a Gran Bretagna e Germania, che li seguono in classifica. Quarta posizione per la Cina, che supera la Francia. Sesta l'India, che ha fatto grandi passi in avanti soprattutto nel 2010, superando il Giappone. L'Italia è solo in dodicesima posizione, insieme all'Irlanda.

Figura 1.6 - Maggiori esportatori di servizi nel 2011
Volumi in miliardi di US\$, WTO 2012



I maggiori importatori di beni sono gli USA, seguiti da Cina e Germania: i tre Paesi assieme rappresentano il 28,6% dell'import mondiale. I maggiori progressi, nel 2011, sono stati ottenuti da Asia e Sud America. Anche nel settore dei servizi, gli USA sono i maggiori importatori, seguiti da Germania e Cina. Cina, India, Brasile e Russia hanno avuto i maggiori incrementi nel 2011. L'Italia si è piazzata al nono posto, superata anche da Paesi come India e Paesi Bassi.

La bilancia commerciale presenta un saldo attivo per Medio Oriente (464 miliardi US\$), Unione europea (70 miliardi di US\$), Russia (163 miliardi di US\$), Europa Orientale (36 mld US\$) e Cina (102 mld US\$); un saldo negativo, invece, per USA (597 mld), India (136 mld), Canada (35 mld) e Giappone (53 mld).

Figura 1.7 - *Maggiori importatori beni nel 2011*
 Volumi in miliardi di US\$, WTO 2012

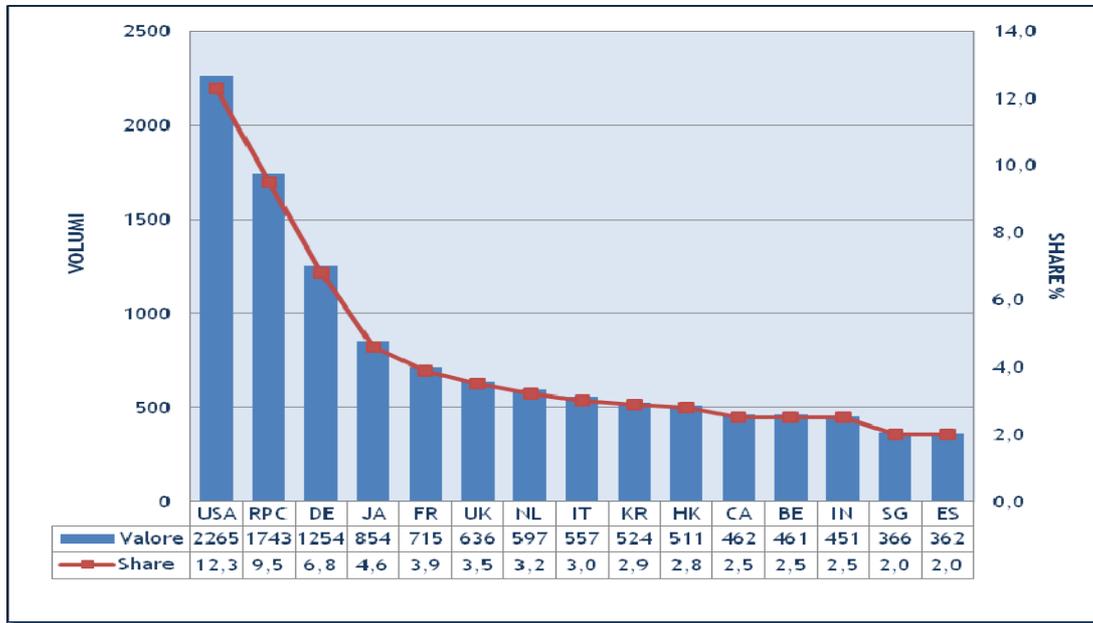
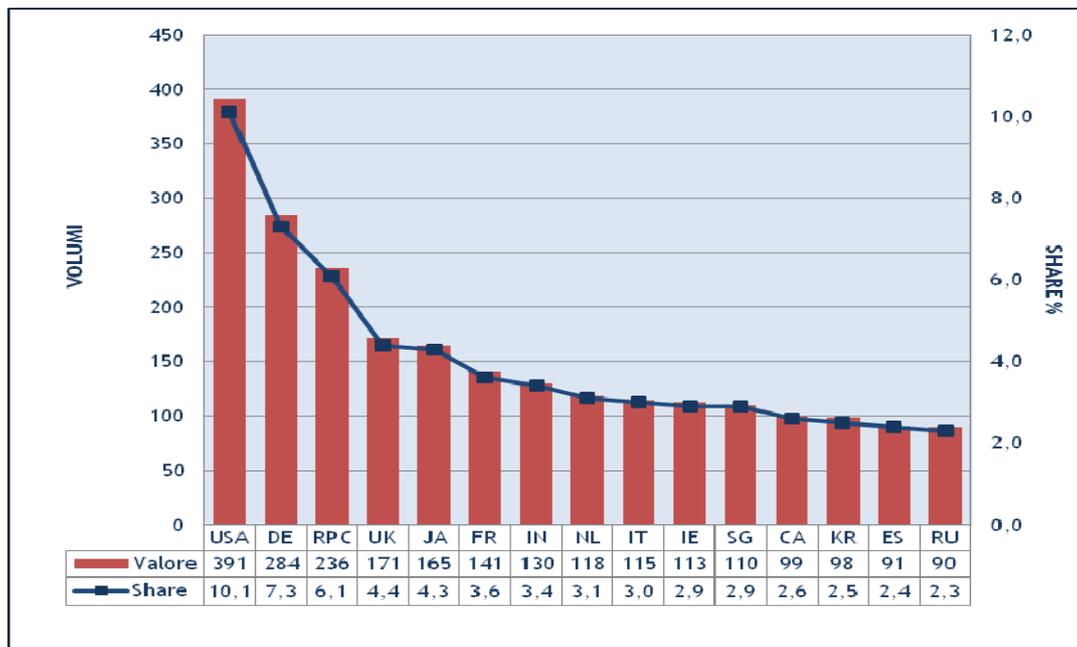


Figura 1.8 - *Maggiori importatori servizi nel 2011*
 Volumi in miliardi di US\$, WTO 2012



La Tabella 1.c riassume i dati per area/Paese di Export, Import e Saldo della Bilancia Commerciale, espressi in miliardi di US\$, pubblicati da WTO.

Tabella 1.c - *Maggiori esportatori e importatori di beni e servizi nel 2011*
Volumi in miliardi di US\$, WTO 2012

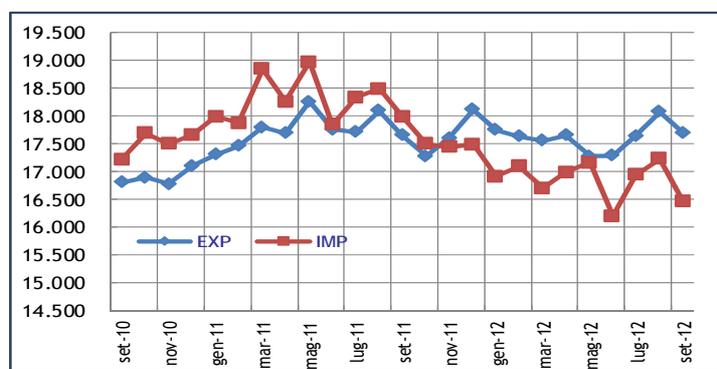
	Export	%	Import	%	Saldo
European Union (27)	7.791	34,8	7.721	34,7	70
Germania	1.727	7,7	1.538	6,9	189
Paesi Bassi	788	3,5	715	3,2	73
Regno Unito	747	3,3	807	3,6	-60
Francia	758	3,4	856	3,8	-98
Italia	630	2,8	672	3,0	-42
Belgio	562	2,5	543	2,4	19
Spagna	438	2,0	453	2,0	-15
Europa Orientale	774	3,5	738	3,3	36
Russia	576	2,6	413	1,9	163
Altri CIS	308	1,4	260	1,2	48
Cina	2.081	9,3	1.979	8,9	102
Giappone	966	4,3	1.019	4,6	-53
Hong Kong	577	2,6	567	2,5	10
India	445	2,0	581	2,6	-136
Sud Corea	649	2,9	622	2,8	27
Singapore	535	2,4	476	2,1	59
Altre Asia	1.377	6,2	1.415	6,4	-38
USA	2.059	9,2	2.656	11,9	-597
Messico	350	1,6	361	1,6	-11
Canada	526	2,4	561	2,5	-35
Brasile	293	1,3	310	1,4	-17
Altre C. e Sud America	602	2,7	604	2,7	-2
Medio Oriente	1.339	6,0	875	3,9	464
Africa	682	3,0	704	3,2	-22

L'Europa rimane di gran lunga in testa alla classifica, rappresentando quasi il 40% del Commercio Estero, e presenta un saldo attivo nella bilancia commerciale. La Germania è il Paese più importante con un saldo attivo della bilancia commerciale. Seguono i Paesi Bassi, anch'essi con un saldo attivo.

In negativo, invece, Francia, Regno Unito, Italia e Spagna.

La domanda estera ha dato un contributo positivo in quasi tutti i Paesi europei, alcuni dei quali, Italia inclusa, hanno beneficiato del calo delle importazioni. L'incremento dell'export ha quindi compensato il calo della domanda interna.

Figura 1.9 - *Italia, Flussi commerciali, Sett. 2010-Sett. 2012*
Dati stagionalizzati, milioni di euro, ISTAT



In Italia, le esportazioni di beni e servizi hanno raggiunto i 376 miliardi di euro, superando dell'11,4% il valore del 2010. Nel 2011, la quota delle esportazioni di merci dall'Italia sull'export mondiale è allineata all'anno precedente.

L'Asia, in decisa crescita, nel 2011 rappresenta il 29,6% dell'export, il 29,9% dell'import e, complessivamente, presenta un saldo attivo, anche se penalizzata dai saldi negativi di India e Giappone. Largamente attiva la Cina, prima nazione per export e seconda per import.

Notevole, invece, il deficit commerciale degli Stati Uniti, che rimangono la prima nazione importatrice, mentre il saldo positivo del Medio Oriente è legato alle esportazioni di petrolio di cui l'area è leader mondiale. In Africa, la bilancia commerciale risulta negativa, nonostante il saldo attivo dei Paesi esportatori di petrolio. Anche l'area del Centro e Sud America mantiene un saldo attivo legato all'export dei Paesi produttori di petrolio.

1.2. Il trasporto merci nel mondo

Fin qui abbiamo analizzato il movimento in volume/valore delle merci e dei servizi a livello mondiale, sottolineando indirettamente l'importanza del trasporto nello sviluppo delle economie a livello globale.

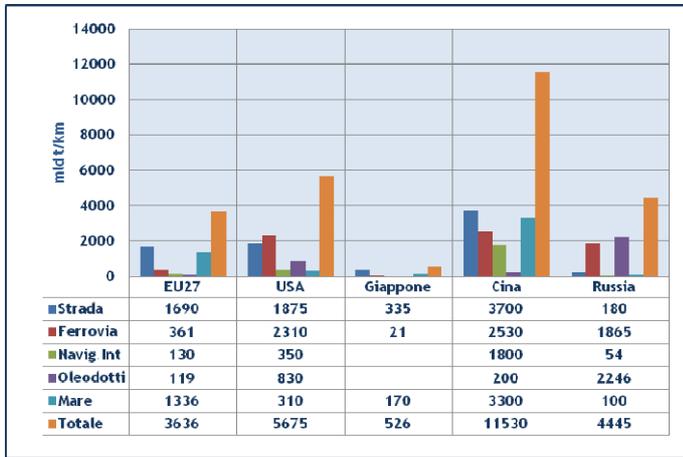
Ora, cercheremo di analizzare il ruolo svolto dalle varie modalità di trasporto nell'assicurare un'efficiente movimentazione delle merci.

Nell'analizzare l'andamento della mobilità delle merci nelle aree più importanti del mondo, e il ruolo svolto dalle varie modalità di trasporto, occorre considerare il peso di alcuni importanti fattori:

- Dimensione e livello di sviluppo economico del Paese, con particolare riferimento a economie avanzate o in via di sviluppo.
- Ruolo relativo di industria e servizi.
- Caratteristiche del territorio.
- Disponibilità di materie prime.
- Importanza della flessibilità di utilizzo e della tempestività degli spostamenti e delle consegne, rispetto a volumi, peso e valore dei carichi.
- Ruolo della logistica e just in time.

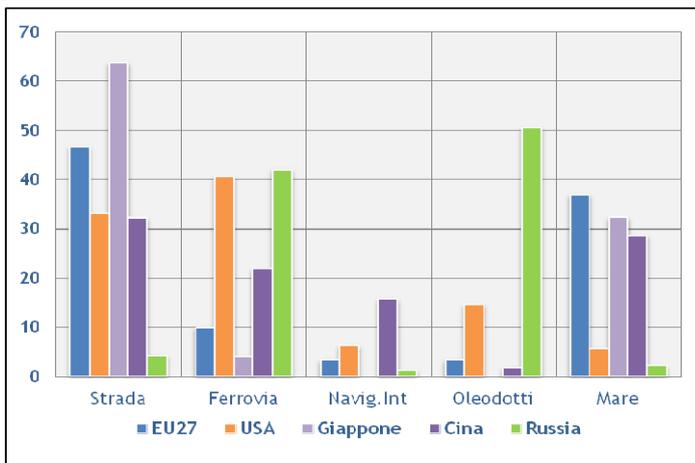
Sul traffico interno delle merci nelle maggiori economie mondiali, sono disponibili dati confrontabili solo per il 2009, comunque sufficientemente rappresentativi della dimensione dei traffici stradali.

Figura 1.10 - Mondo, Traffico interno merci nel 2009
Volumi in miliardi di t/km, Eurostat, ITF



Anche alla luce della precedente analisi del commercio mondiale, non meraviglia che i maggiori volumi di traffico merci in assoluto, espressi in miliardi di tonnellate/km, siano in Cina, Stati Uniti e Russia. L'Europa è comunque paragonabile a quest'ultima, e la supera se si escludono dall'analisi gli oleodotti, pari ad oltre la metà del totale.

Figura 1.11 - Mondo, Traffico interno merci (t/km)
Ripartizione modale in %, Eurostat, ITF

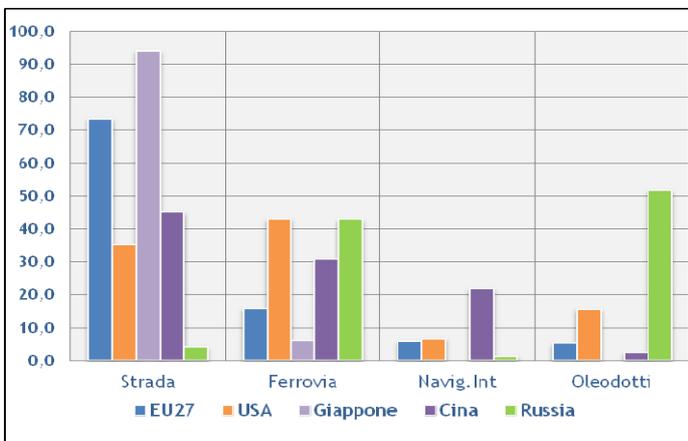


Secondo il peso percentuale sul totale merci trasportate per macro area, la ripartizione modale sottolinea l'assoluta prevalenza:

- della Strada in Europa e in Giappone; gli ultimi dati la mostrano come modalità principale anche in Cina.
- della Ferrovia negli USA e in Russia; molto importante anche in Cina
- della Cina nella navigazione interna
- della Russia negli oleodotti.

I trasporti marittimi primeggiano in Cina, ma rivestono grande importanza anche in Giappone e in Europa.

Figura 1.12 - Mondo, Traffico interno merci (t/km),
Ripartizione modale in %, escluso mare, Eurostat, ITF



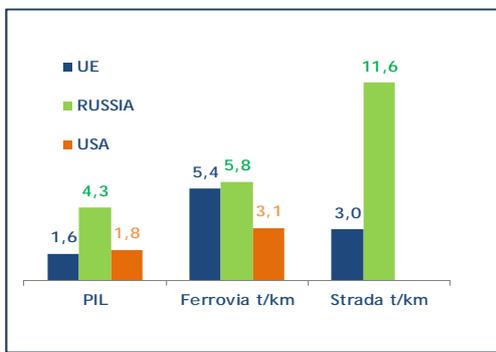
Se si esclude il mare, come generalmente accade nelle statistiche ufficiali, considerando solo la movimentazione all'interno dei territori, il ruolo della strada emerge con grande evidenza in Europa e in Giappone, Paesi dove la ferrovia ha invece un ruolo marginale. Dal 2009, il trasporto su strada è diventato modalità principale anche in Cina.

Si riportano di seguito alcuni interessanti dati dell'American Trucking Association, che evidenziano molto bene il ruolo del trasporto merci su gomma anche negli USA:

- il trasporto su strada impiega 6,8 milioni di persone, compresi più di 3 milioni di autisti; di questi, il 4,6% sono donne e il 32,6% appartengono a minoranze etniche.
- Il trasporto su autocarro è la quintessenza della piccola industria; il 90% delle imprese ha fino a 6 autocarri e il 97,2% fino a 20 autocarri. Nel 2011, gli autocarri hanno trasportato 603,9 miliardi di dollari di merci (più dell'80% di tutto il valore delle merci trasportate), pari al 67% del peso totale di tutte le merci trasportate (una quota decisamente più alta rispetto a quella riportata da Eurostat).
- Nel 2011, gli autocarri hanno consumato 37,2 miliardi di galloni di gasolio.

La rotaia mantiene un ruolo importante negli USA e nei Paesi a grandi dimensioni territoriali, come Cina e Russia. Scarsa rilevanza hanno la navigazione interna (fluviale o lacustre), con la sola eccezione della Cina, e gli oleodotti, fondamentali invece come modalità in Russia, data la grande importanza rivestita, in questo Paese, da petrolio e gas naturale. Su questi dati incide, ovviamente, il livello di sviluppo delle infrastrutture viarie e della motorizzazione, in base al quale è prevedibile un prossimo marcato aumento della mobilità stradale in molte aree in via di sviluppo.

Figura 1.13 - PIL, Trasporto merci 2011
Variazione % su anno precedente, IFM



Nel 2011, i volumi di merci scambiate nelle economie sviluppate indicano una stagnazione economica. Il commercio internazionale via mare e via aerea, misurato in tonnellate trasportate, rimane stagnante e sotto i livelli pre-crisi (Giugno 2008), in particolare per USA e UE27; in termini di valore, il commercio internazionale della Cina rimane piatto; il trasporto su strada e ferrovia si riduce nell'area Euro, a seguito della debole domanda interna; il traffico merci via ferrovia in USA e Russia sta ritornando lentamente ai livelli pre-crisi.

1.3. Il commercio estero della UE27 per modalità di trasporto

Nel capitolo precedente, abbiamo analizzato la dimensione e l'importanza relativa delle maggiori modalità di trasporto per la mobilità interna delle merci.

E' interessante analizzare anche quali sono le modalità maggiormente utilizzate per la movimentazione delle merci rispetto al commercio con l'estero.

Le uniche statistiche disponibili al riguardo sono quelle della Comunità europea (Eurostat), limitate all'area UE27. Si tratta, comunque, di Paesi in relazione ai quali emergono interessanti spunti di analisi sulle modalità utilizzate per l'import-export.

Le due tabelle che seguono (una sulle quote in valore e l'altra sulle quote in peso delle merci trasportate dalle diverse modalità), mostrano il ruolo del trasporto marittimo che, oltre a movimentare più del 70% delle merci pesanti, su cui non ha concorrenza, sposta anche quasi il 50% delle merci in valore, dove l'aviazione è il concorrente ideale. In quest'ultima circostanza, anche la strada risulta molto utilizzata e lascia a gran distanza la ferrovia, che pure ha maggior utilizzo quando il trasporto riguarda merci pesanti.

Figura 1.14 - UE27 Commercio Estero per modalità di trasporto - % share per valore, Eurostat

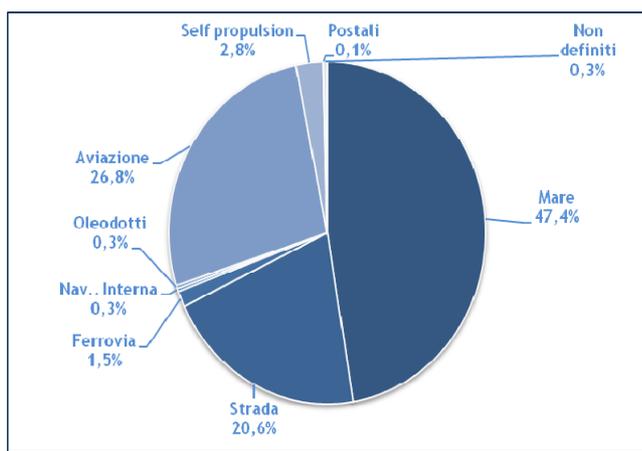
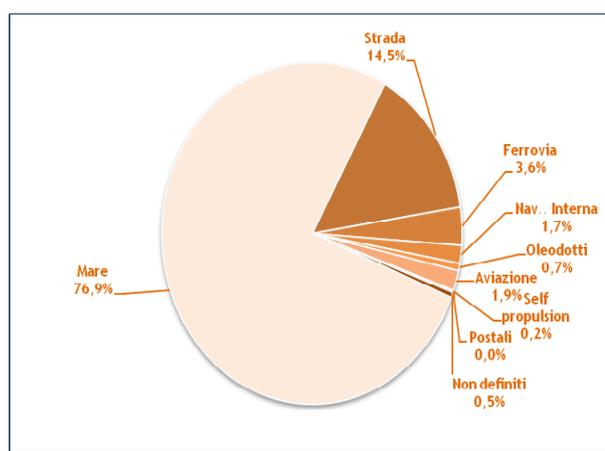


Figura 1.15 - UE27 Commercio Estero per modalità di trasporto - % share per peso, Eurostat



1.4. Il trasporto merci in Europa

Il trasporto merci in Europa è andato progressivamente espandendosi fino al 2007, per poi subire una pesante battuta d'arresto nel 2009 a causa della crisi globale. Nel 2010, si è registrata una prima ripresa, senza però recuperare le pesanti perdite dell'anno precedente, mentre nel 2011 si è nuovamente assistito ad un rallentamento destinato ad aggravarsi nel 2012.

Inoltre, se fino al 2007 il trasporto merci era cresciuto a tassi superiori al PIL, da quell'anno in poi la tendenza si è invertita, ed oggi, in media, la crescita avviene a ritmi inferiori, tali da aprire un'incredibile forbice che non sarà possibile chiudere in pochi anni, soprattutto in un'economia rientrata in fase recessiva (Figura 1.17).

Figura 1.16 - UE27 Traffico merci interno per tutte le modalità di trasporto - Volumi in mld t/km (2011 stima), Eurostat

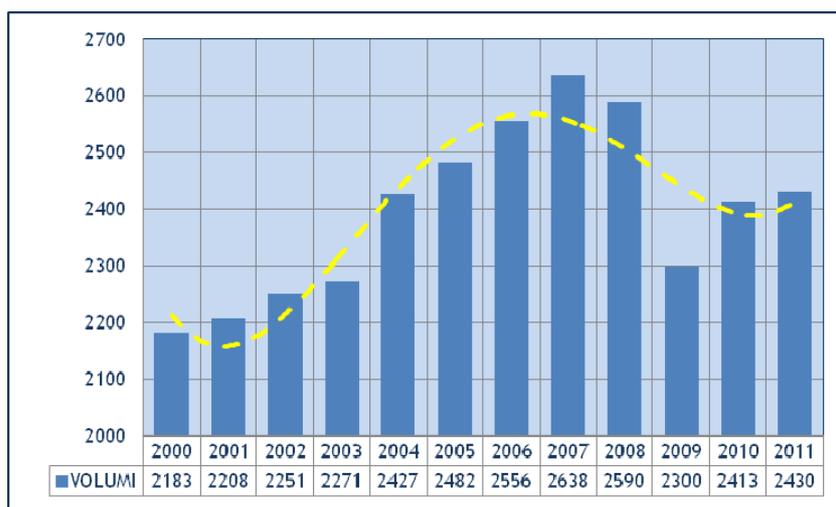
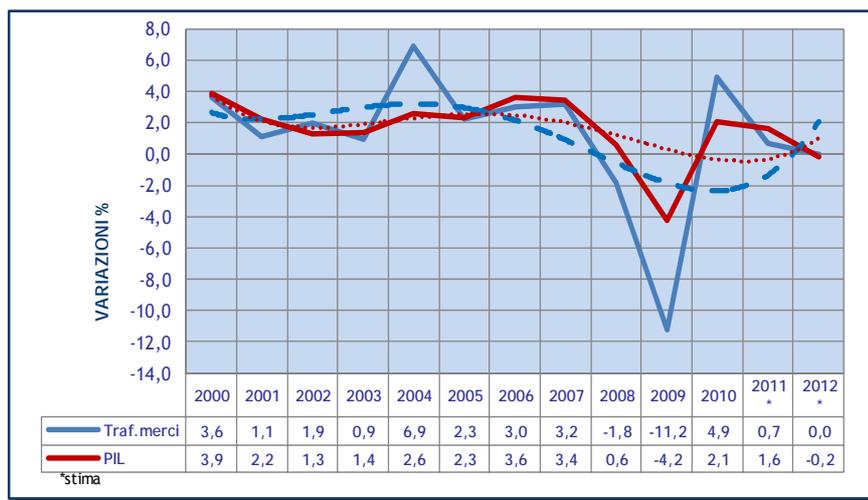


Figura 1.17 - UE27 Volumi merci trasportate e PIL Tassi di crescita (2011-12 stime), Coeff. Correlazione 0,93 Eurostat



La Figura 1.18, riportata nella pagina successiva, mostra un confronto tra i numeri indici dei volumi di merci trasportate e quelli del Prodotto Interno lordo (PIL) ai prezzi di mercato.

Appare evidente che, pur riducendosi il ritmo di crescita del PIL, i suoi valori, tra il 2004 e il 2011, crescono dell'8% ai prezzi del mercato, mentre quelli delle merci trasportate si sono andati progressivamente riducendo dal 2007 e, oggi, sono ritornati ai valori del 2004.

Solo una veloce uscita dalla presente fase recessiva, con una solida ripresa economica che rilanci redditi e consumi, potrà invertire questa pericolosa tendenza.

Tornando ai dati, il 2010 ha permesso un recupero sui pessimi risultati del 2009, con un progresso complessivo del 4,9%, dovuto soprattutto al buon recupero del trasporto ferroviario, drammaticamente calato nel 2009, e che mantiene ancora un differenziale del 12,9% rispetto al 2007.

Nel 2011, per il quale non sono ancora disponibili i dati ufficiali, secondo le indicazioni preliminari dell'International Transport Forum (ITF) la domanda è rimasta debole (+1% sul 2010), tanto da mantenere attorno al -8% la distanza dal picco del 2007. Nessun particolare recupero è previsto per l'anno 2012.

Figura 1.18 - UE27 Volumi merci trasportate e PIL
Numeri indice: PIL ai prezzi di mercato/Trasporto merci
in t/km, Eurostat

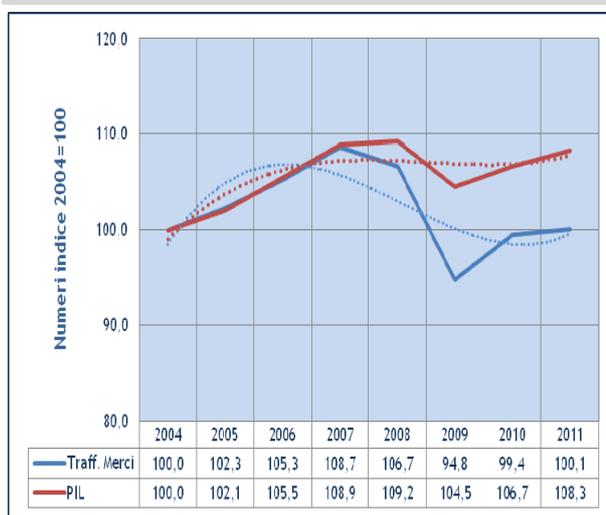
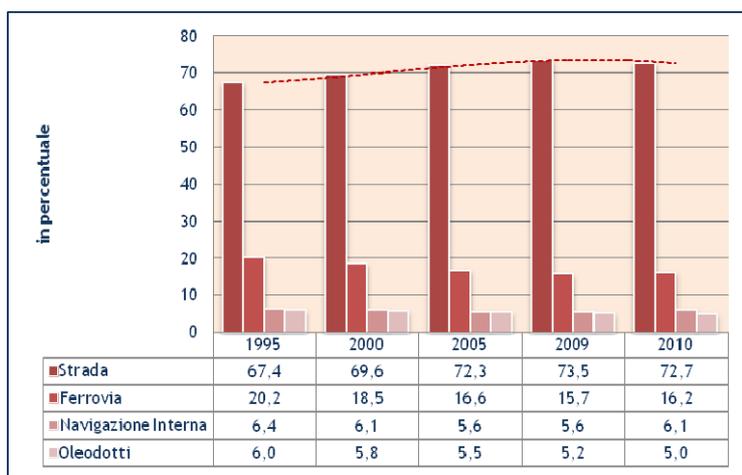


Tabella 1.d - UE27 Traffico interno merci
Volumi (mld t/km), quote e variazioni, Eurostat

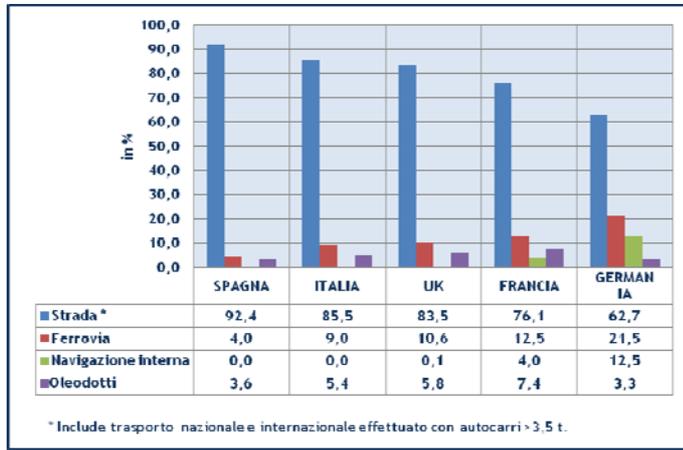
t/km	2007	%	2009	%	2010	%	variazioni 2010/2009		variazioni 2010/2007	
							volumi	%	volumi	%
Strada	1914	72,6	1690	73,5	1756	72,8	66	3,9	-158	-8,3
Ferrovia	448	17,0	361	15,7	390	16,2	29	8,0	-58	-12,9
Navigazione Interna	145	5,5	130	5,7	147	6,1	17	13,1	2	1,4
Oleodotti	130	4,9	119	5,2	121	5,0	2	1,7	-9	-6,9
TOTALE	2638	100,0	2300	100,0	2413	100,0	113	4,9	-225	-8,5

Figura 1.19 - UE27 Traffico merci
Quote per modalità 1995-2010, Eurostat 2012



Osservando la ripartizione del traffico merci per modalità di trasporto, è evidente che il trasporto su strada continua ad essere preferito rispetto ad altre modalità, con il conseguente congestionamento delle strade. L'Unione europea spinge da un lato sugli investimenti infrastrutturali, dall'altro su alternative valide ed efficienti, come il ricorso al trasporto combinato gomma-ferrovia. La strada rappresenta ormai quasi $\frac{3}{4}$ del totale trasportato, mentre la ferrovia, dopo il decremento, più marcato rispetto alla strada, patito nel 2009, ha avuto una leggera ripresa nel 2010. In discesa e anche la quota degli oleodotti, mentre ha avuto una leggera ripresa negli ultimi anni la navigazione interna (fluviale e lacustre).

Figura 1.20 - Traffico merci nazionale e internazionale nei maggiori paesi europei, in %, Eurostat 2012

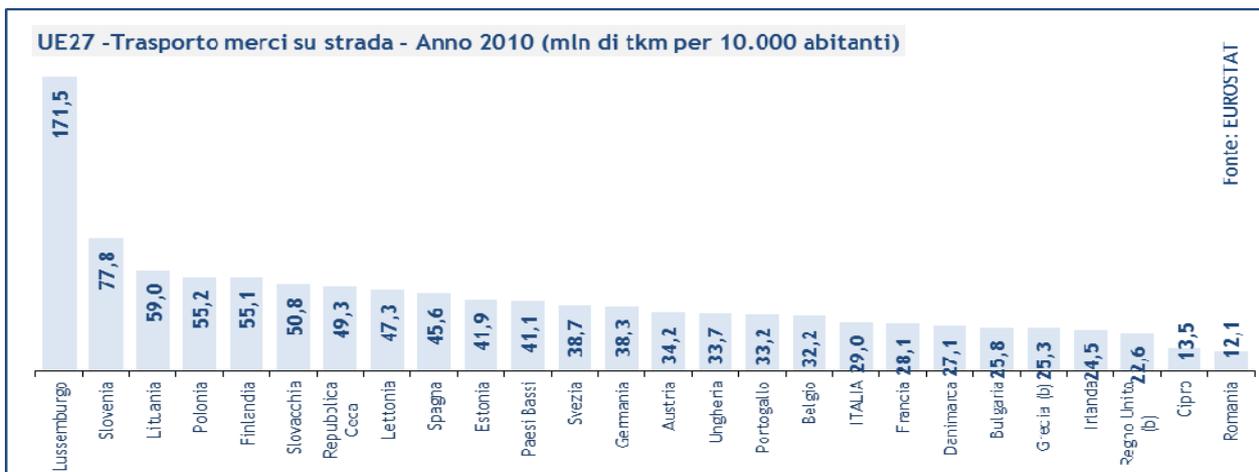


Interessante anche osservare la ripartizione per modalità di trasporto nei maggiori Paesi europei: la strada è in assoluto la regina nel trasporto nazionale e internazionale (quest'ultimo include "cross-trade" e cabotaggio), con punte eccezionali in Spagna, ma anche in Gran Bretagna e in Italia, mentre costante è il declino della ferrovia, che mantiene una media più alta per il suo buon utilizzo in Germania e nei paesi nuovi membri della Comunità europea. La Germania mantiene alta anche la quota della navigazione interna, praticamente assente nella maggior parte dei Paesi della Comunità. La Germania si conferma il primo Paese dell'Unione europea per volumi di merci trasportate su strada (313,1 mld di t/km), seguito a distanza da

Polonia e Spagna (oltre 210 mld t/km). La Polonia è il Paese che ha sperimentato la crescita maggiore, vicina al 40%, nel periodo 2007-2010, contribuendo, insieme a Bulgaria, Slovenia e Repubblica Ceca, a spostare il baricentro del trasporto europeo verso oriente. Una rilevante eccezione è rappresentata dalla Romania che, nello stesso periodo, ha visto ridursi il traffico merci di oltre il 55%. Nei principali Paesi europei, il trasporto di merci su strada è prevalentemente nazionale (pari o superiore al 70% del traffico totale).

In rapporto alla popolazione, il volume di traffico merci più consistente, oltre che in Lussemburgo (171,5 milioni di Tkm per diecimila abitanti), si rileva in Slovenia, Lituania, Polonia, Finlandia e Slovacchia, tutti con valori superiori a 50 milioni di Tkm per diecimila abitanti. Nel nostro Paese, nel 2010, il traffico di merci su strada in rapporto alla popolazione risultava pari a 29 milioni di Tkm per diecimila abitanti, poco superiore a quello registrato nel 2010 in Francia (28,1), inferiore a quelli di Spagna (45,6) e Germania (38,3), e superiore a quello del Regno Unito (22,6). Gli incrementi più rilevanti dell'indicatore relativo alla popolazione, nel periodo 2007-2010, si riscontrano negli stessi Paesi a più forte crescita di traffico merci in termini assoluti: Polonia, Bulgaria, Slovenia e Repubblica Ceca.

Figura 1.21 - UE27, Trasporto merci su strada Anno 2010 (mln di Tkm per 10.000 abitanti), EUROSTAT



Guardando alla storia degli ultimi 40 anni, risulta difficile pensare che il tanto auspicato trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia possa davvero realizzarsi. Sarebbe già un successo se la ripartizione modale si mantenesse sulle quote attuali, senza ulteriori guadagni della strada.

Infatti, per far guadagnare un punto di quota alla ferrovia, bisognerebbe che per qualche anno si dimezzasse il trasporto su strada, cosa pressoché impossibile oltre che non auspicabile.

E' interessante osservare la stretta correlazione tra i trend delle immatricolazioni di autocarri (> 3,5 t) e i volumi di trasporti su strada in miliardi di t/km.

Figura 1.22 - UE27, Evoluzione traffico merci interno, in %, Eurostat

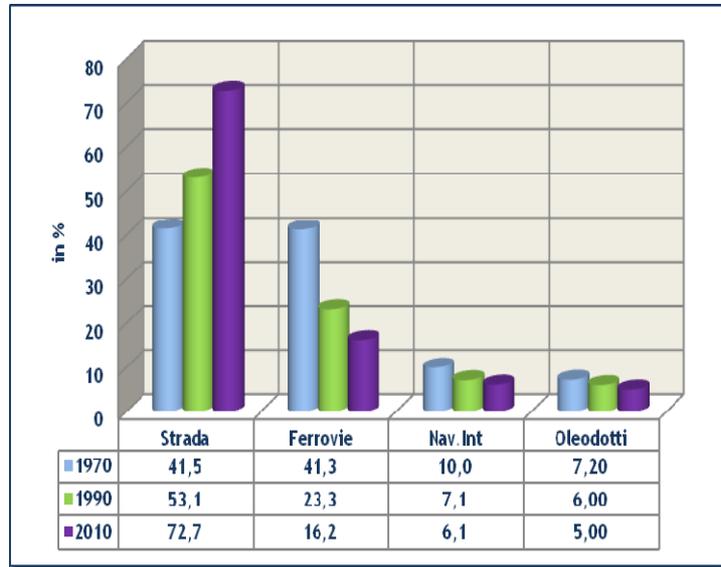
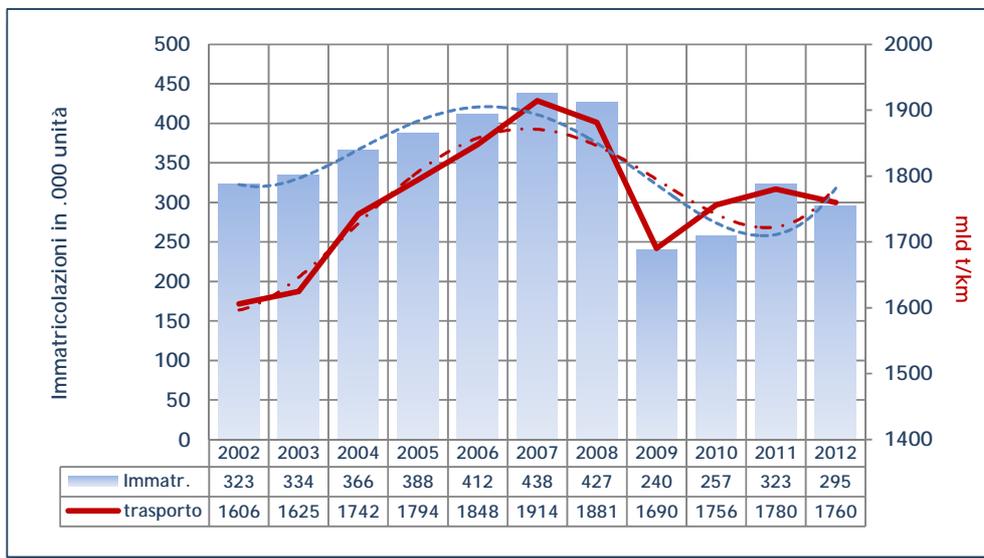


Figura 1.23 - UE27 Immatricolazioni autocarri >3,5 t e volumi di traffico merci su strada, ACEA, Eurostat 2012



La Figura 1.23 sottolinea con precisione come le due variabili abbiano un andamento parallelo.

1.5. Il trasporto merci in Italia

Secondo i dati provvisori pubblicati da Eurostat (Tabella 1.e), i volumi di trasporto nel 2010 sono aumentati in Italia quanto in UE27. Il traffico merci nazionale e internazionale su strada mantiene la propria quota (85,5% del traffico totale).

Tabella 1.e - *ITALIA - UE27 Traffico merci*
Volumi (mld t/km), quote e variazioni, Eurostat

- ITALIA

t/km	1995	%	2009	%	2010	%	Variazioni 2010/2009		Variazioni 2010/1995	
							Volumi	%	Volumi	%
Strada	174,4	84,7	167,6	85,5	175,7	85,5	8,1	4,8	1,3	0,7
Ferrovia	21,7	10,5	17,8	9,1	18,6	9,1	0,8	4,5	-3,1	-14,3
Navigazione Interna	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Oleodotti	9,7	4,7	10,5	5,4	11,1	5,4	0,6	5,7	1,4	14,4
TOTALE	205,93	100,0	196,03	100,0	205,5	100,0	9,5	4,8	-0,4	-0,2

- UE27

t/km	1995	%	2009	%	2010	%	Variazioni 2010/2009		Variazioni 2010/1995	
							Volumi	%	Volumi	%
Strada	1289	67,4	1690	73,5	1756	72,8	66,0	3,9	467,0	36,2
Ferrovia	386	20,2	361	15,7	390	16,2	29,0	8,0	4,0	1,0
Navigazione Interna	122	6,4	130	5,7	147	6,1	17,0	13,1	25,0	20,5
Oleodotti	115	6,0	119	5,2	121	5,0	2,0	1,7	6,0	5,2
TOTALE	1912	100,0	2300	100,0	2413	100,0	113,0	4,9	501,0	26,2

Se si confrontano i dati italiani con quelli europei dal 1995, tuttavia, risulta un'immagine del nostro Paese in contrasto con tutto il resto d'Europa, con un'evoluzione del trasporto assolutamente piatta negli ultimi 15 anni (-0,2% Italia; +26% UE27).

Secondo alcuni accreditati studi, se ai dati di Eurostat si aggiungono quelli del cabotaggio sul territorio nazionale, la cui incidenza è stata valutata nel 2007 in circa 30 miliardi ton/km, e quelli relativi al trasporto su veicoli sotto le 3,5 t., esclusi dalle statistiche europee, la situazione per l'Italia risulta alquanto diversa, come riportato dalla Tabella 1.f, da cui emerge quanto trasporto venga sottratto ai trasportatori italiani dal cabotaggio, sviluppatosi a partire dagli anni 2006/2007. Tale perdita non può non tradursi anche in minori vendite di veicoli industriali in Italia.

Tabella 1.f - **ITALIA** Traffico merci incluso traffico veicoli commerciali < 3,5 t.
Volumi (mld t/km), quote e variazioni, Elaborazioni CSS su dati Sistemi di Logistica Giugno 2010

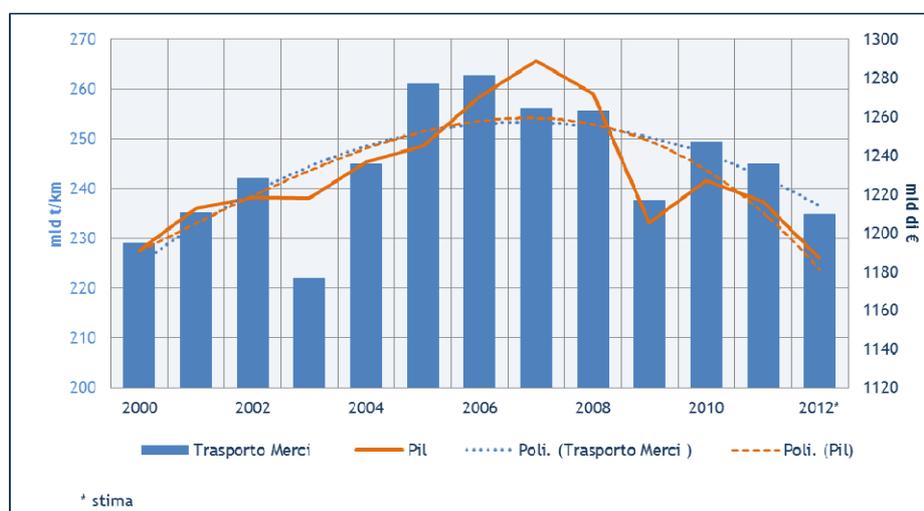
- **ITALIA**

t/km	1995	%	2009	%	2010	%	Variazioni 2010/2009		Variazioni 2010/1995	
							Volumi	%	Volumi	%
Strada*	174,4	84,7	209,3	88,1	219,6	88,1	10,3	4,9	45,2	25,9
Ferrovia	21,7	10,5	17,8	7,5	18,6	7,5	0,8	4,5	-3,1	-14,3
Navi. Interna	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Oleodotti	9,7	4,7	10,5	4,4	11,1	4,5	0,6	5,7	1,4	14,4
TOTALE	205,9	100,0	237,7	100,0	249,4	100,0	11,7	4,9	43,5	21,1

*stime CSS

Sulla stessa base, abbiamo calcolato l'impatto che la crisi ha avuto sul trasporto merci in Italia dal 1995. Ne risulta un trend comunque positivo rispetto al quadro che risulterebbe dai dati ufficiali Eurostat, indicato nella pagina precedente. La Tabella 1.f evidenzia il crollo verticale del trasporto ferroviario, molto maggiore che non nel resto d'Europa (dove, tuttavia, nell'area orientale, la ferrovia è ancora molto utilizzata), che ne riduce la quota relativa al 7,5%, e l'aumentato impiego degli oleodotti, proporzionalmente meno usati invece a livello europeo. L'incremento del trasporto su strada è comunque significativamente inferiore alla media europea, caratterizzata, invece, da un aumento dell'uso della navigazione interna, praticamente inesistente in Italia.

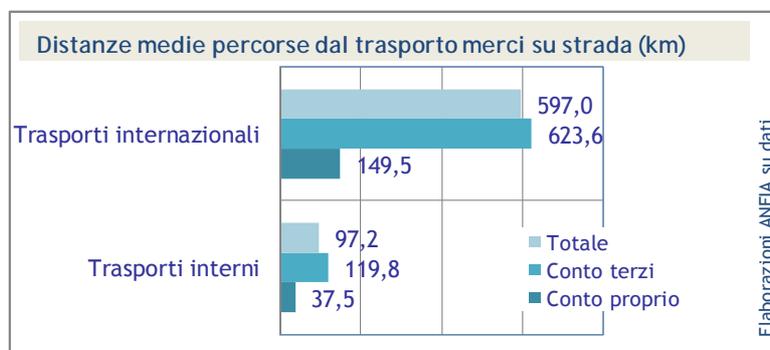
Figura 1.24 - **ITALIA** Evoluzione traffico merci e PIL, Coeff. Correlazione 0,85



La Figura 1.24 mostra l'evoluzione del Trasporto merci in Italia, dal 2000 in poi, confrontato con il PIL (prodotto interno lordo ai prezzi di mercato). L'andamento evidenziato mostra l'impatto della crisi globale sia sul reddito che sui volumi di trasporto, previsti, per il 2012, al livello di dieci anni fa. Le due curve hanno un notevole grado di correlazione che fa prevedere una diminuzione dei volumi di trasporto per il 2012.

Nel 2011, sono state trasportate su strada complessivamente 1.339,9 milioni di tonnellate di merci, che hanno totalizzato circa 142,9 miliardi di tonnellate-km, in calo sul 2010 rispettivamente del 12,3% e del 18,7%. Nel 2010, complessivamente, sono state trasportate su strada poco meno di 1.528 milioni di tonnellate di merci, che hanno totalizzato circa 176 miliardi di t/km. Rispetto al 2007 (1.497 milioni di tonn., 179 mld di t-km), nel 2011 si è registrata una decisa flessione delle tonnellate (-10%) ed una riduzione delle tonnellate-km (-20%).

Figura 1.25 - *ITALIA Distanze medie percorse dal trasporto merci su strada (km), Anno 2011, ISTAT*



La composizione per titolo di trasporto presenta una netta prevalenza del trasporto per conto terzi rispetto al conto proprio. Calano, nel 2011, le distanze medie percorse dal trasporto merci su strada: per i trasporti internazionali passano da 657,9 km del 2010 a 597 nel 2011, mentre per i trasporti interni da 100,3 a 97,2 km.

Circa il 99% delle tonnellate trasportate, e il 94% delle tonnellate/km, è generato dal traffico interno, mentre il resto è generato dal traffico verso l'estero. A livello regionale, i maggiori volumi di traffico si sono registrati in Lombardia, Emilia Romagna, Veneto e Piemonte.

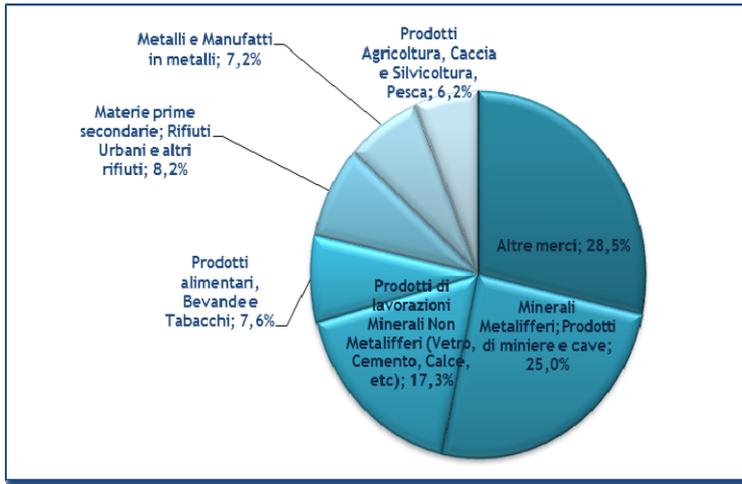
Tabella 1.g - *ITALIA Trasporti complessivi su strada per titolo di trasporto (a) Anno 2011, ISTAT*

Aree	Macro aree di origine							
	Conto proprio		Conto terzi		Totale		Quota %	
	tonn.	tkm (.000)	tonn.	tkm (.000)	tonn.	tkm (.000)	tonn.	tkm (.000)
Nord-Ovest	124.348.022	4.121.309	312.749.555	40.064.816	437.097.577	44.186.125	32,6	30,9
Nord-Est	101.384.498	4.028.837	328.432.489	38.358.782	429.816.987	42.387.619	32,1	29,7
Centro	58.450.964	2.389.931	178.644.929	21.254.353	237.095.893	23.644.284	17,7	16,5
Sud-Isole	78.180.329	3.129.297	145.011.330	21.800.804	223.191.659	24.930.101	16,7	17,4
TOTALE	362.363.813	13.669.374	964.838.303	121.478.755	1.327.202.116	135.148.129	99,0	94,6
ESTERO	428.022	98.262	12.319.002	7.639.054	12.747.024	7.737.316	1,0	5,4
TOTALE	362.791.835	13.767.636	977.157.305	129.117.809	1.339.949.140	142.885.445	100,0	100,0

Aree	Macro aree di destinazione							
	Conto proprio		Conto terzi		Totale		Quota %	
	tonn.	tkm (.000)	tonn.	tkm (.000)	tonn.	tkm (.000)	tonn.	tkm (.000)
Nord-Ovest	125.069.024	4.196.590	310.533.977	39.128.352	435.603.001	43.324.942	32,5	30,3
Nord-Est	99.858.205	3.759.763	329.504.772	35.685.997	429.362.977	39.445.760	32,0	27,6
Centro	58.250.515	2.384.984	180.033.611	22.930.322	238.284.126	25.315.306	17,8	17,7
Sud-Isole	78.559.536	3.307.416	144.025.382	23.451.842	222.584.918	26.759.258	16,6	18,7
TOTALE	419.156.016	15.523.572	1.085.037.033	145.784.216	1.325.835.022	134.845.266	98,9	94,4
ESTERO	1.054.555	118.883	13.059.564	7.921.296	14.114.119	8.040.179	1,1	5,6
TOTALE	420.760.658	15.724.853	1.107.002.055	160.050.605	1.339.949.141	142.885.445	100,0	100,0

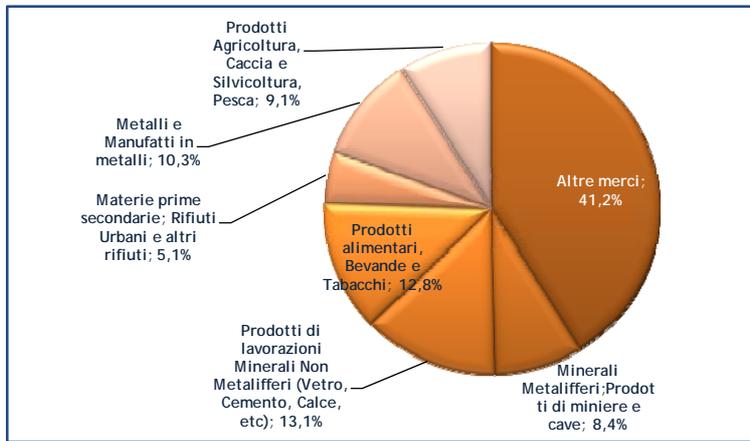
(a) Nei trasporti complessivi sono evidenziati i flussi: origine Italia e destinazione Italia, origine Italia e destinazione Estero, origine Estero e destinazione Italia, origine Estero e destinazione Estero.

Figura 1.26 - Principali gruppi merceologici, 2011
Tonnellate in % sul totale, ISTAT



Le principali voci merceologiche riguardano “prodotti minerali estratti dalle miniere o cave” (il 25% delle tonnellate di tutte le merci trasportate); “prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi come vetro, cemento, calce etc. (il 17,3%); “prodotti alimentari, bevande e tabacchi” (il 7,6%); “materie prime secondarie, rifiuti urbani, altri rifiuti” (l’8,2%); “metalli e manufatti in metallo” (il 7,2%); prodotti dell’agricoltura, silvicoltura, pesca” (il 6,2%).

Figura 1.27 - Principali gruppi merceologici, 2011
Tonnellate/km in % sul totale, ISTAT



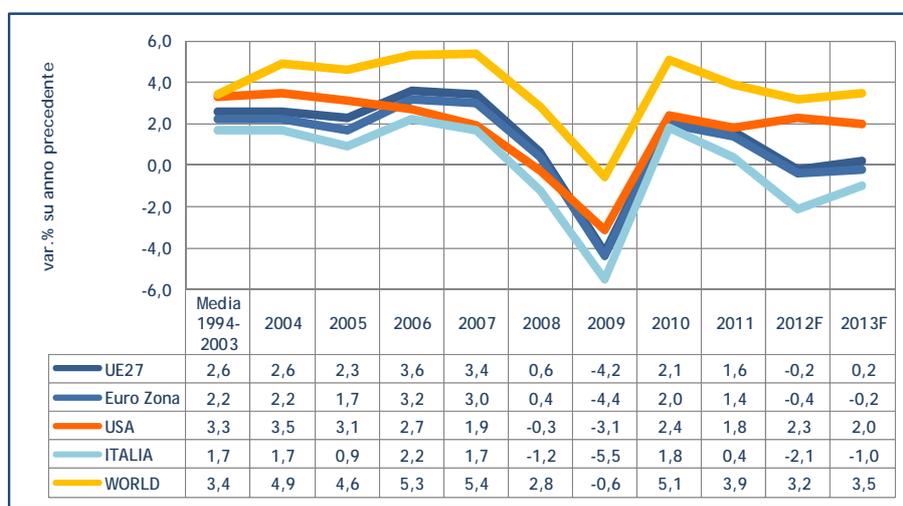
Le Tkm trasportate invece riguardano: il 12,8% “prodotti alimentari, bevande e tabacchi”; il 13,1% “prodotti della lavorazione non metalliferi come vetro, cemento calce, etc.”; il 10,3% “metalli e manufatti in metallo”; l’8,4% “minerali metalliferi, prodotti di miniere e cave”; il 9,1% “prodotti di agricoltura, caccia, pesca etc.”; il 5,1% “materie prime secondarie, rifiuti urbani etc.”.

2.1 L'andamento del PIL nel mondo

Negli ultimi 15 anni, si sono succedute tre crisi che hanno colpito in varia misura le maggiori aree economiche del mondo:

- la prima negli anni 2001-2003, iniziata già alla fine degli anni '90 e proveniente dal continente asiatico;
- la seconda dal 2007 al 2009 (la famosa crisi globale, sentita soprattutto in Europa e negli Stati Uniti);
- la terza, iniziata nella seconda metà del 2010, che si profila soprattutto nell'area Euro, ma che mette in crisi anche il resto d'Europa e che preoccupa non poco gli Stati Uniti. Anche le economie asiatiche cominciano a risentire degli effetti trasmessi dalla nuova fase recessiva in Europa e dalla debolezza dell'economia statunitense. L'Italia mostra l'andamento peggiore tra quelli indicati, soprattutto a partire dal 2002, e sta già attraversando una nuova pesante fase recessiva, da cui ci si aspetta possa uscire solo con il 2014.

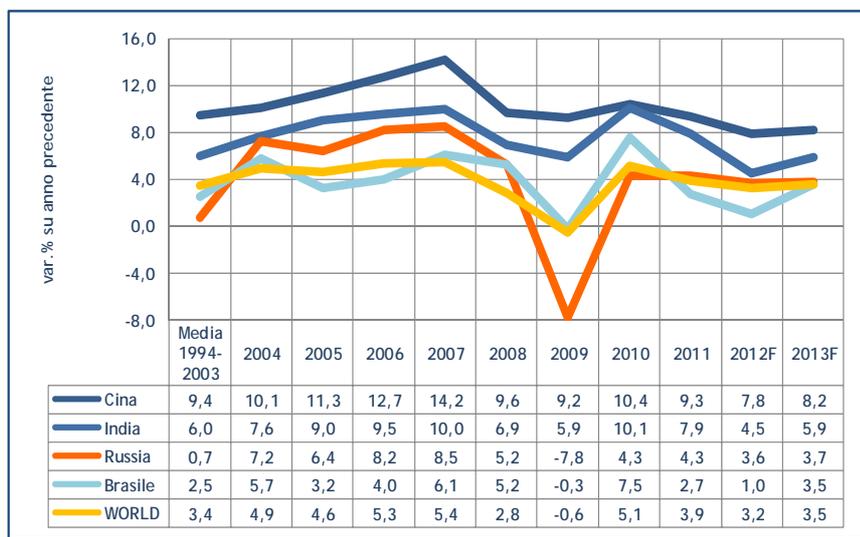
Figura 2.1 - Andamento Prodotto Interno Lordo in alcune aree dell'Occidente var. % su anno precedente, IFM-Outlook, Gennaio 2013



I trend evidenziati sono tutti inferiori alla media mondiale, sostenuta dalle economie emergenti, o già emerse, come l'area del cosiddetto BRIC.

Il grafico che segue mostra, infatti, che l'economia di queste aree, pur perdendo la crescita a doppia cifra, mantiene un ritmo di sviluppo elevato, nonostante negli ultimi tempi si assista a un rallentamento nei tassi di crescita del PIL, in qualche modo riconducibile alle ricorrenti crisi nel mondo occidentale.

Figura 2.2 - Andamento Prodotto Interno Lordo area BRIC
var. % su anno precedente , IFM-Outlook Gennaio 2013



La Figura 2.2 evidenzia come gli andamenti del PIL in queste aree siano tutti superiori alla media mondiale.

Le proiezioni di crescita mondiale per il 2012 e il 2013 sono state ulteriormente riviste al ribasso a Gennaio 2013 dal Fondo Monetario Internazionale (IFM) rispetto alle precedenti previsioni, e stimate rispettivamente a +3,2% e +3,5%. La crescita rimarrà bassa nelle economie avanzate, ma ancora relativamente solida in molte economie emergenti e nelle economie in via di sviluppo. La disoccupazione rimarrà elevata in

molte parti del mondo. Nell'area Euro, dovranno essere attuate misure per favorire l'unione monetaria e l'integrazione fiscale, ma anche gli Stati Uniti, con un debito in continua crescita, dovranno recuperare una più solida sostenibilità fiscale.

2.2 La produzione mondiale di veicoli commerciali e industriali

Nel 2011, sono stati prodotti nel mondo 19,78 milioni di veicoli commerciali e industriali, il 4,2% in più rispetto al 2010. Si tratta di un volume record, superiore a quello precedente, del 2004, che fu di 19,66 milioni di unità.

La produzione ha riguardato circa 15,61 milioni di veicoli commerciali (light trucks, che secondo la definizione di OICA, include i veicoli con MTT in un ranging compreso tra 3,5 e 7 t a seconda del Paese), il 5,8% in più dell'anno precedente, e 4,17 milioni di autocarri, in leggera flessione sul 2010 dell'1,4%. Registrano incrementi dei volumi produttivi Europa, Nafta, Sud America, Africa, mentre risultano in flessione Cina (-5%) e Giappone (-8,8%).

Figura 2.3- Produzione mondiale autocarri (leggeri e pesanti)
Volumi in unità, ANFIA su dati OICA

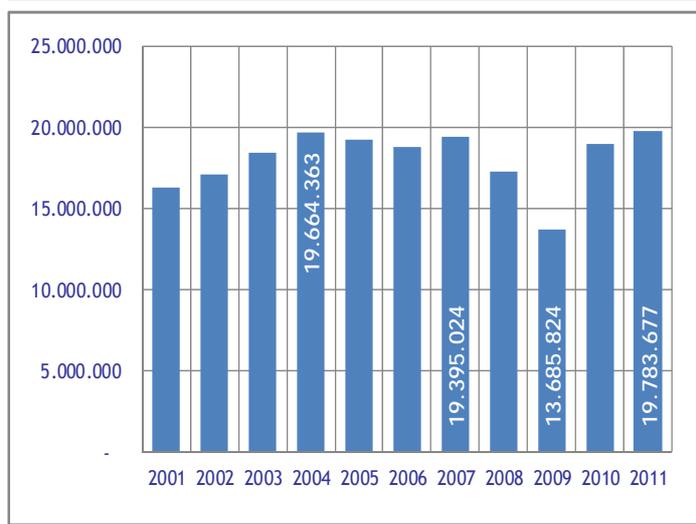
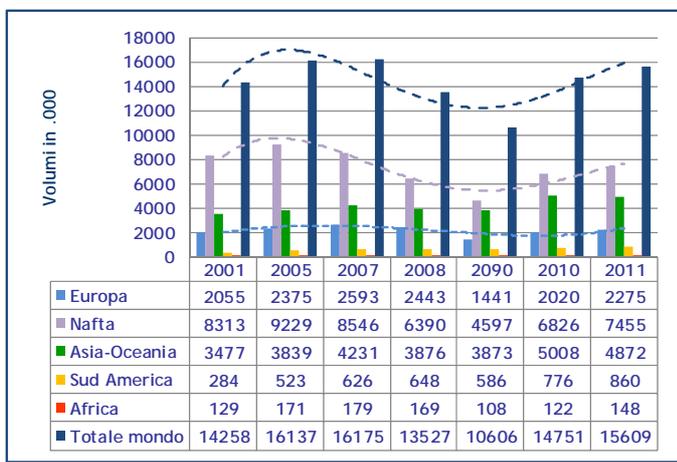


Figura 2.4 - Produzione mondiale Light trucks
Volumi in migliaia, ANFIA su dati OICA



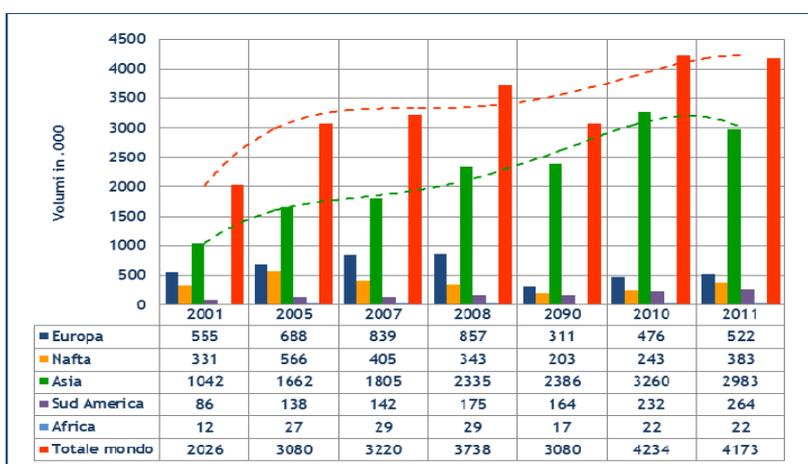
In Europa Occidentale, sono stati prodotti 1,47 milioni di veicoli commerciali leggeri (+13,7% sul 2010), mentre nei nuovi Paesi membri i volumi si attestano vicino alle 120 mila unità (+3,5%). Russia e Turchia hanno prodotto rispettivamente 148 mila e 501 mila veicoli. In Turchia, lo sviluppo del comparto è stato notevole: nel 2001 la produzione ammontava a 83 mila unità, nel 2005 è salita a 376 mila, fino alle 470 mila del 2008. La crisi ha ridimensionato i volumi nel 2009 a 341 mila, per poi recuperare subito nel biennio successivo. In Turchia è prodotto il 22% dell'intera produzione europea.

L'area Nafta, con quasi 7,5 milioni di light trucks, rappresenta il 48% del totale prodotto a livello mondiale, seguita dalle regioni asiatiche che, nel complesso, producono il 31%, e dall'Europa, con il 15%.

La Cina produce quasi il 12% del totale. Dal 2011, si registra, invece, una crescita esponenziale per l'India, che è passata da 64 mila unità prodotte nel 2001, a 510 mila nel 2011.

In Italia, la produzione di veicoli commerciali leggeri, nel 2011, è stata di 270 mila unità il 14,5% in più del 2010. Nel 2009, la contrazione fu del 50% sui volumi dell'anno precedente, con un recupero consistente nel 2010, ma sempre molto al di sotto delle produzioni del biennio 2007-2008 (317 mila unità di media annua). L'ingresso dell'Italia, a partire dall'ultimo trimestre del 2011, nella temuta "crisi a doppia v", ha determinato nuovamente una forte contrazione del mercato e, quindi, un consistente ridimensionamento dei volumi produttivi nell'anno 2011. L'81% dei veicoli commerciali leggeri prodotti in Italia è destinato all'esportazione.

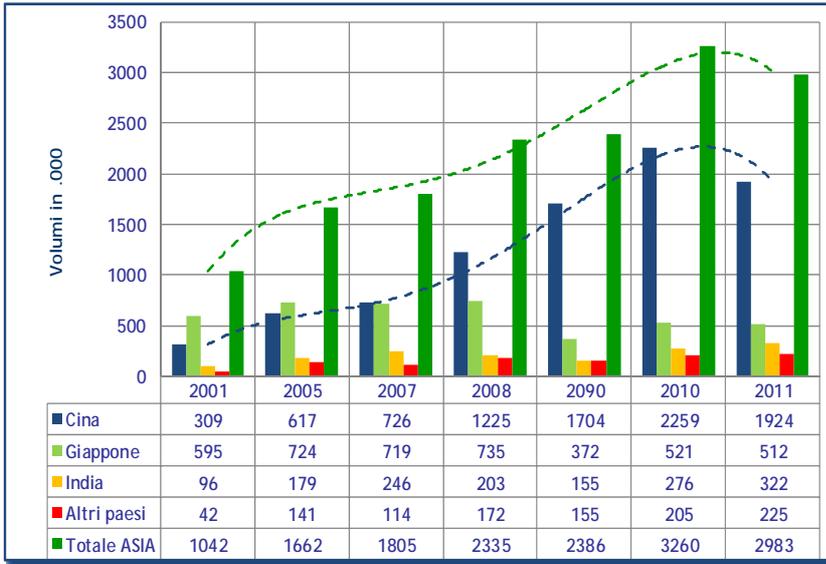
Figura 2.5 - Produzione mondiale autocarri
Volumi in migliaia, ANFIA su dati OICA



La produzione mondiale di autocarri medi e pesanti, si è praticamente stabilizzata, a livello mondiale, nel 2011, dopo i sostanziosi aumenti registrati nel 2010, ma con andamenti contrastanti fra le varie regioni del mondo. La produzione di autocarri è aumentata in Europa, nel Nord e nel Sud America, dove le immatricolazioni si sono significativamente riprese. In particolare, gli aumenti più consistenti si sono verificati nell'area Nafta con un +57%; in Europa, la produzione (stima ANFIA) è aumentata di circa il 10% e in Sud America l'incremento ha superato il 13%.

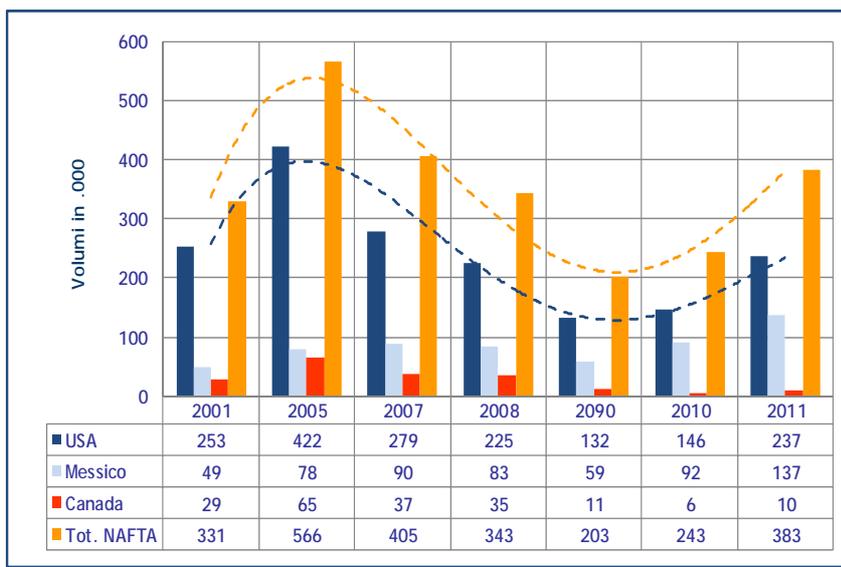
Ma la vera protagonista è stata ancora una volta la Cina, pur se in negativo, dato che nel 2011 la produzione di autocarri è diminuita del 15%. Sono stati prodotti circa 1,9 milioni di autocarri, che rappresentano il 46% della produzione mondiale.

Figura 2.6 - Produzione mondiale autocarri, Area ASIA
Volumi in migliaia, ANFIA su dati OICA



Buona la performance dell'India, che aumenta i volumi prodotti del 17%, e quella del Giappone, che, nonostante il terremoto, si è mantenuta sostanzialmente sui valori dell'anno precedente (-1,6%). Continua a crescere nel settore la presenza dell'Indonesia, con una crescita, nel 2011, del 20% per un totale di 120.522 unità prodotte (nel 2001 aveva prodotto appena 8.990 unità).

Figura 2.7 - Produzione mondiale autocarri, area NAFTA
Volumi in migliaia, ANFIA su dati OICA

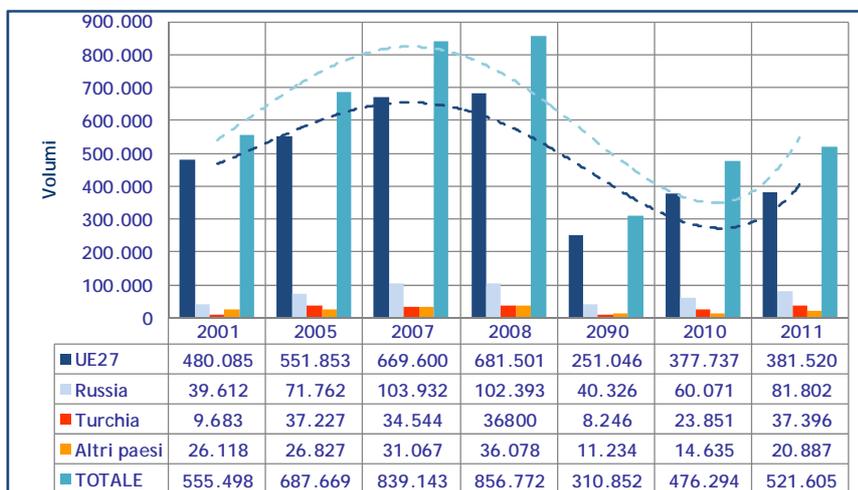


L'area Nafta, in costante discesa tra il 2007 e il 2009, ha registrato nel 2011 un incremento del 57% soprattutto grazie alla ripresa delle immatricolazioni negli USA. Si tratta, comunque, di livelli ancora lontani da quelli precedenti alla crisi iniziata nel 2007. Nel 2006, nell'area Nafta furono prodotti 625 mila autocarri.

La produzione in Messico è aumentata del 49%.

Quasi sparita la produzione di autocarri in Canada, che i Costruttori USA hanno rilocalizzato nei siti domestici o in Messico.

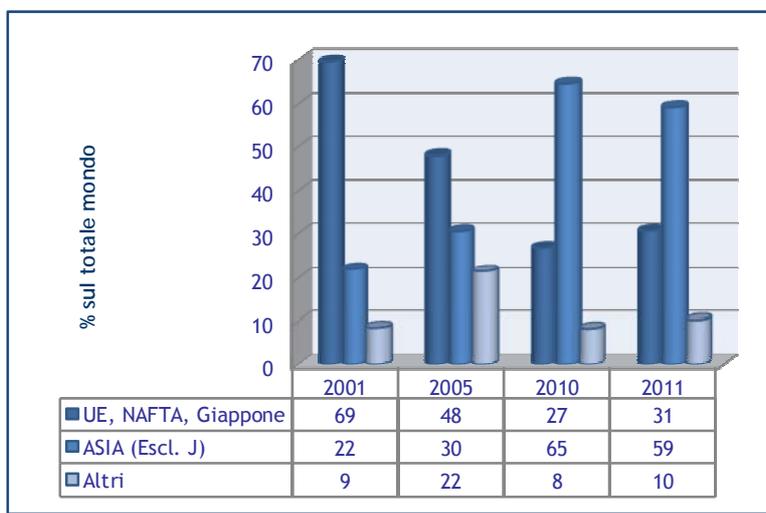
Figura 2.8- Produzione mondiale autocarri, area EUROPA
Volumi in unità, ANFIA su dati OICA



La produzione di autocarri in Europa è cresciuta fino al 2008. Poi, per effetto della crisi globale, nel 2009 ha subito una caduta verticale, con perdite dell'ordine del 63%.

Il recupero del 10% nel 2011 mantiene comunque distanti i valori produttivi dal massimo storico del 2008 di ben il 39%, e le prospettive per il 2012 non sono molto incoraggianti.

Figura 2.9 - Produzione mondiale autocarri per macro area
% sul totale, ANFIA su dati OICA



Nei dieci anni dal 2001 al 2011 la localizzazione dei volumi produttivi si è spostata dalle tre aree tradizionali - Unione Europea, Nafta e Giappone - all'Asia, in particolare in Cina. Nel 2011, tuttavia, questo trend si è leggermente invertito per il recupero delle tre grandi aree tradizionali, mentre la Cina è scesa del 15%. Questo Paese rimane, comunque, di gran lunga il maggior produttore, rappresentando il 46% dei trucks prodotti a livello mondiale e il 65% di quelli prodotti in Asia-Oceania. In pratica, quasi la metà degli autocarri prodotti nel mondo proviene da qualche fabbrica cinese, ma rimane in Estremo Oriente.

Fra qualche anno, la storia potrebbe cambiare radicalmente, non appena il fabbisogno delle economie orientali sarà stato soddisfatto e i Costruttori europei e americani troveranno conveniente localizzare in Asia la produzione di autocarri, oltre che quella di auto.

Figura 2.10 - Produzione mondiale Light Trucks per macro area, Confronto 2001-2011
Volumi e % sul totale, ANFIA su dati OICA

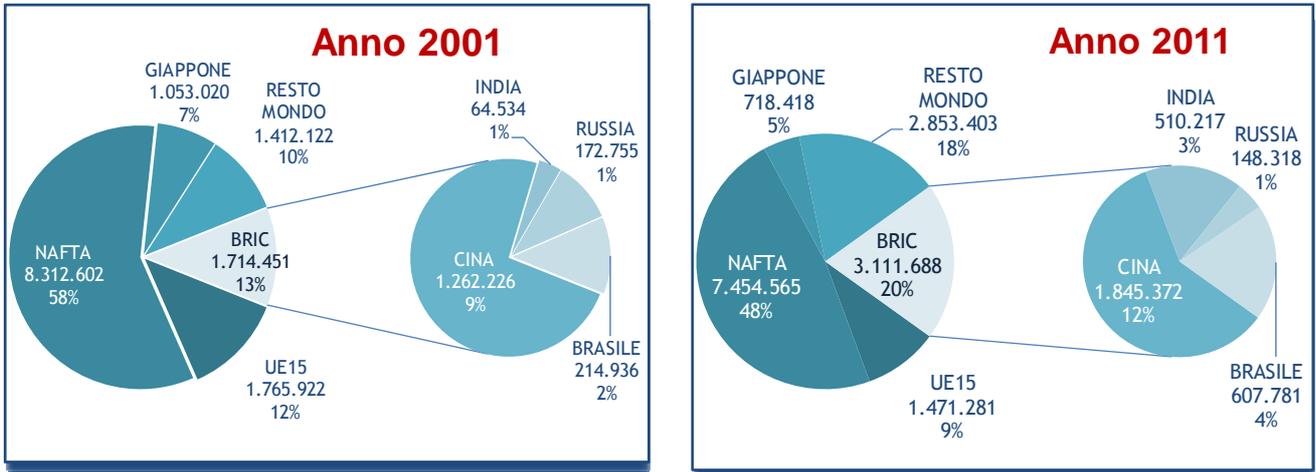
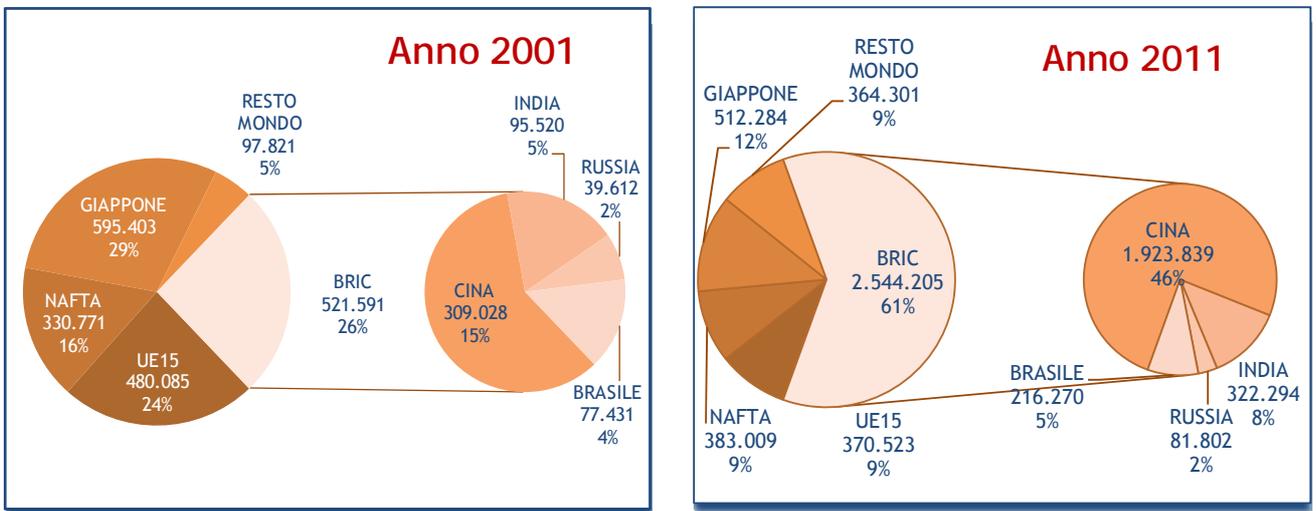


Figura 2.11 - Produzione mondiale autocarri per macro area, Confronto 2001-2011
Volumi e % sul totale, ANFIA su dati OICA



2.3 La produzione in Italia di veicoli commerciali e industriali

In Italia, la produzione di veicoli commerciali fino a 3,5 t e di autocarri medi e pesanti, nel 2011, ha riguardato oltre 304 mila unità, con un incremento del 15% sul 2010. Crisi economico-finanziaria e crollo della domanda avevano ridimensionato, nel 2009, i volumi produttivi del 50%. Nel biennio successivo, il recupero è stato significativo per il comparto dei veicoli commerciali, meno marcato per i medi e pesanti. La produzione dell'intero comparto industriale risulta ancora al di sotto dei volumi medi prodotti negli anni 2007-2008 del 17%.

Tabella 2.a - ITALIA, Produzione nazionale ed export
Volumi in migliaia, ANFIA

volumi in migliaia	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Veicoli comm. ≤3,5 t.	265	260	256	268	270	272	321	315	158	236	270	241
Autocarri >3,5 t.	41	39	36	38	40	44	51	48	23	28	34	33
Totale produzione	306	299	292	305	309	316	372	363	181	264	304	274
var. %	-2,3	-2,3	-2,1	4,5	1,3	2,2	17,6	-2,4	-50,1	45,7	15,1	-9,9
Totale export	217	194	201	217	224	228	276	281	131	209	249	233
var. %	0,6	-11,0	3,7	8,2	3,0	1,7	21,2	1,9	-53,3	59,2	19,1	-6,5
<i>quota export su produzione naz.</i>	71%	65%	69%	71%	72%	72%	74%	77%	72%	79%	82%	85%

La permanenza dell'Italia in una fase di pesante recessione economica, e la mancanza di una politica industriale, hanno interrotto la fase di recupero. Già nel primo semestre 2012, la produzione nazionale di veicoli commerciali era risultata in calo del 14%, mentre quella degli autocarri medi e pesanti del 6,5%. Secondo dati preliminari per l'intero 2012, la produzione domestica ha totalizzato 241 mila veicoli commerciali fino a 3,5 t. (-11 %) e circa 33.300 autocarri medi e pesanti (-1%); complessivamente si tratta di poco più di 274 mila veicoli, circa il 10% in meno rispetto al 2011.

La quota di prodotto destinato all'export è progressivamente cresciuta fino a raggiungere l'82% del totale nel 2011 (e addirittura dell'85% l'anno scorso). Infatti, come risulta dalle rilevazioni doganali riportate nell'appendice statistica, il saldo della bilancia commerciale del comparto veicoli industriali è risultato positivo nel 2011 (+1,7 miliardi di euro) ed è cresciuto rispetto al 2010 (+1,3 mld di euro).

2.4 Il mercato degli autocarri e l'andamento dell'economia

Nel 2011 si registra un boom di vendite di autocarri medi e pesanti nell'area Nafta, con oltre 375 mila veicoli (+36% sul 2010): si tratta comunque di volumi molto inferiori a quelli conseguiti fino al 2007. Nel 2012 Usa e Canada hanno venduto rispettivamente 346 mila (+13% sul 2011) e 44 mila autocarri (+15%).

In Cina, sono stati venduti poco più di 4 milioni di veicoli (-6% sul 2010); di questi, 1,33 milioni sono veicoli medi e pesanti (-7,7%). Nel 2010, il mercato totale dei "CVs" in Cina aveva raggiunto il record di 4,3 milioni di unità. In India, invece, le vendite hanno riguardato 383 mila veicoli leggeri (+26%) e 298 mila autocarri medi e pesanti (+14%).

La crescita del settore dei veicoli industriali nei Paesi del sud-est asiatico sta attirando l'attenzione dei Costruttori da tutto il mondo. In particolare, i Paesi dell'ASEAN¹ - Associazione delle Nazioni del sud est-asiatico, che rappresenta un gruppo di dieci nazioni con caratteristiche economiche e politiche comuni - dal 2000 al 2007 hanno avuto consistenti tassi di crescita medi, attorno al 6% l'anno, e rappresentano una regione ad altissima crescita. Nonostante anche quest'area abbia subito la crisi economica nel 2009, come il resto del mondo, riuscendo a mantenere, comunque, un tasso di crescita positivo, pur se contenuto, e poi sia stata funestata da catastrofi naturali come il terremoto di Fukushima in Giappone e le inondazioni in Thailandia, nel 2011 i volumi di vendita dei veicoli industriali leggeri e pesanti sono cresciuti, passando dalle poco meno di 800 mila unità del 2007 a oltre un milione.

I mercati più grandi di quest'area sono Thailandia, Malesia, Indonesia e Filippine, che insieme rappresentano più dell'85% delle vendite nella regione. Qui, si assiste a una crescita degli investimenti nell'industria e nelle costruzioni, con progetti di sviluppo delle infrastrutture nazionali e transnazionali. Le azioni dei vari Governi promuovono sia lo sviluppo dell'industria locale, spingendo i Costruttori esteri a joint venture con i Costruttori locali (es. Cina), sia la domanda di trasporto di passeggeri e merci. I profitti generati dalle attività dei Paesi dell'area possono facilmente essere trasferiti fuori della regione. Con queste premesse, secondo alcuni analisti, il comparto dei veicoli industriali dovrebbe registrare, nei prossimi anni, incrementi medi attorno all'8-10%.

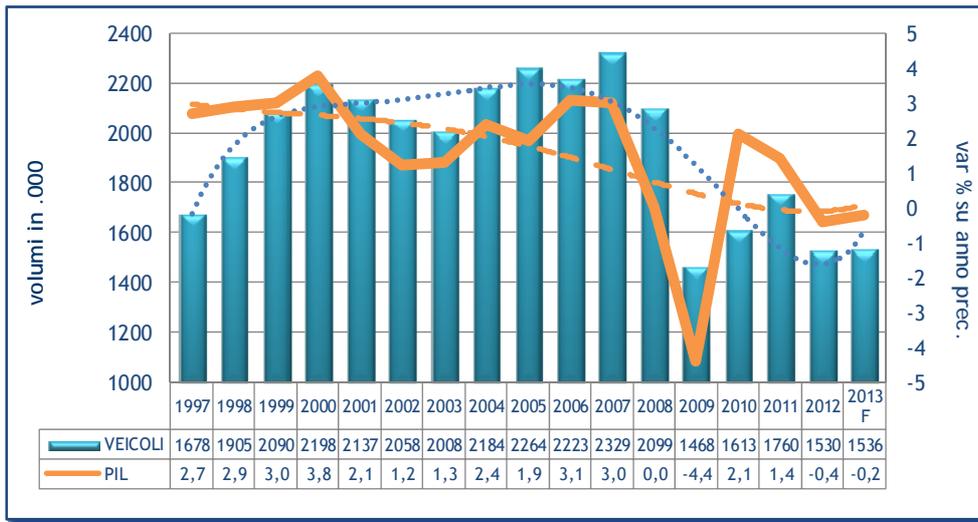
Nella regione, il mercato dei Light Duty Truck (LDT) e dei Light Commercial Vehicles (LCV) è predominante. Anche in questi Paesi, le restrizioni alla circolazione all'interno delle città modificano la composizione del mercato degli autocarri, sfavorendo gli autocarri medi a favore di LDT e LCV. Il mercato degli autocarri pesanti, trattori stradali/trailer, invece, ha grandi potenzialità per il traffico fuori città. La regione può ancora offrire grandi opportunità anche a *OEMs* e *Suppliers europei*, grazie alle importanti competenze tecnologiche in materia di sicurezza, efficienza, comfort, rispetto ambientale, anche se la competizione è molto alta: i Costruttori cinesi, supportati dal proprio Governo, insidiano da anni i competitor giapponesi, presenti da sempre con successo in tutti i Paesi asiatici (produzione/assemblaggio locale, estesa rete di assistenza, offerta diversificata ritagliata sulle caratteristiche di ogni Paese, modelli e servizi low-cost).

Il mercato dei veicoli commerciali e industriali non conosce crisi neanche in Sud America, dove nel 2011 sono stati venduti oltre 1,19 milioni di veicoli, il 14,3% in più rispetto all'anno precedente. Nel 2007, Argentina e Brasile vendevano 630mila veicoli, un mercato in progressiva crescita fino ai volumi record del 2011.

¹ Indonesia, Malesia, Filippine, Singapore, Thailandia, Brunei, Burma (Myanmar), Cambogia, Laos e Vietnam. ASEAN rappresenta una popolazione di 600 milioni di abitanti, l'8,8% della popolazione mondiale.

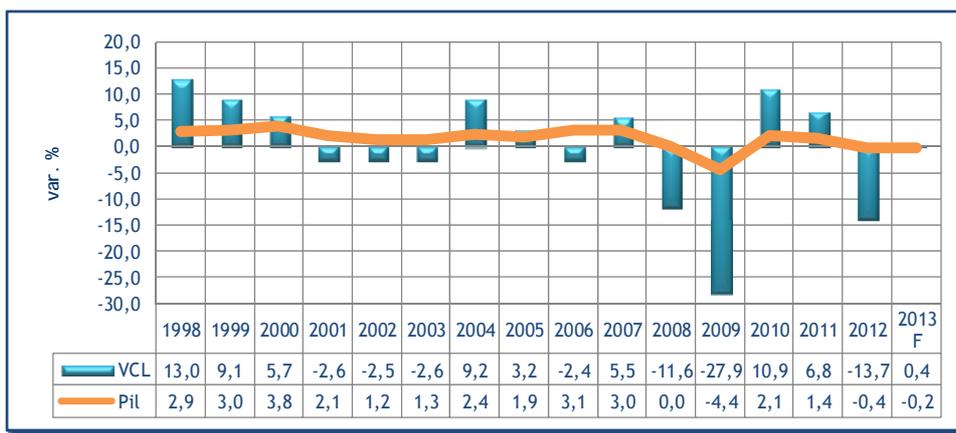
In Europa, invece, il mercato degli autocarri da sempre risente molto pesantemente delle diverse fasi economiche, ed è letteralmente crollato tra il 2008 e il 2009. Dopo una breve ripresa nel 2010, oggi si colloca sui valori di 15 anni fa.

Figura 2.12 - UE15 Trend mercato veicoli commerciali e autocarri e Pil
Volumi veicoli (.000) e Pil (var. % su anno precedente), ANFIA su dati ACEA, Eurostat



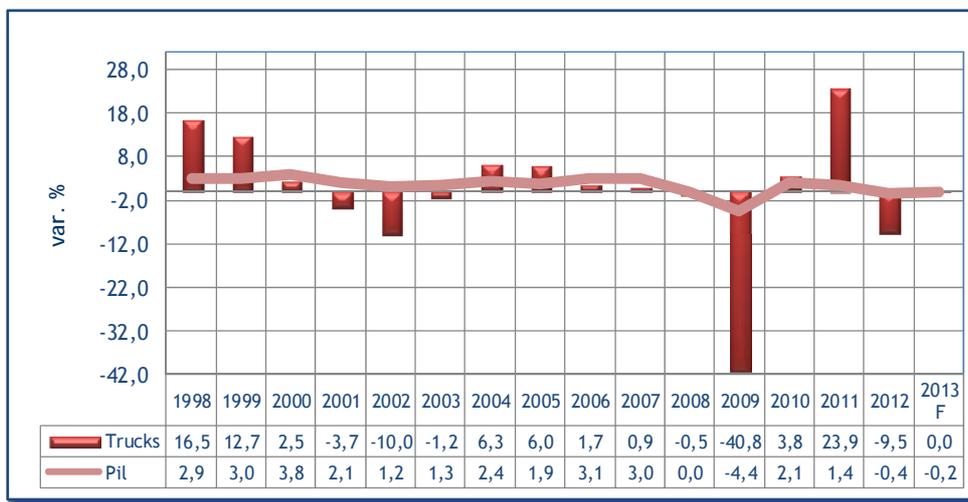
Occorre evidenziare che la reazione alle crisi economiche è sempre drammaticamente accentuata rispetto alle dimensioni della discesa del PIL, come mostra anche il grafico della Figura 2.12, riferito all'Unione Europea a 15 per necessità di confronto.

Figura 2.13- UE15 Mercato veicoli commerciali <3,5 t e Pil
Volumi veicoli e Pil (Variazioni % su anno precedente), ACEA, Eurostat



Quanto detto è già significativo nel caso dei veicoli commerciali, la cui fase discendente era già cominciata nel 2008, ma lo è ancora di più per gli autocarri medi e pesanti.

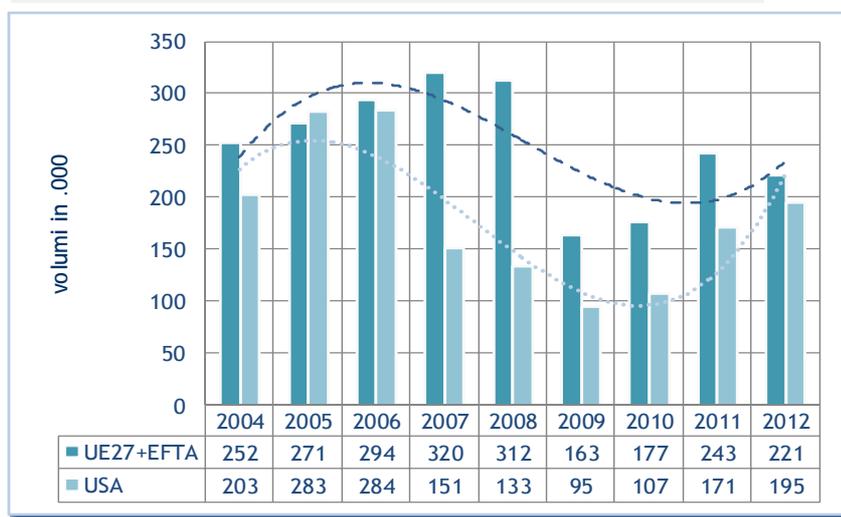
Figura 2.14 - UE15 Mercato autocarri >3,5 t e Pil
Volumi e Pil (Variazioni % su anno prec.), ANFIA su dati ACEA, Eurostat



Il mercato degli autocarri con peso >3,5 t sta tornando ai valori di fine anni '90.

Fatte queste premesse, si può prevedere una ripresa del comparto a partire dal 2013, quando l'economia dell'area Euro dovrebbe avviarsi verso una debole ripresa, in grado di traghettarla fuori dall'attuale recessione.

Figura 2.15- Confronto Europa-USA, Autocarri pesanti $\geq 16t$.
Volumi in migliaia, ANFIA su dati ACEA, Ward's



Il confronto tra le vendite di veicoli pesanti in Europa ($\geq 16t$) e negli USA (classe 8), mostra le stesse dinamiche del mondo occidentale. Nell'esempio proposto, si vede come la crisi, negli USA, fosse iniziata già nel 2007, con una discesa del mercato addirittura del 47% in un solo anno e del 67% in tre anni.

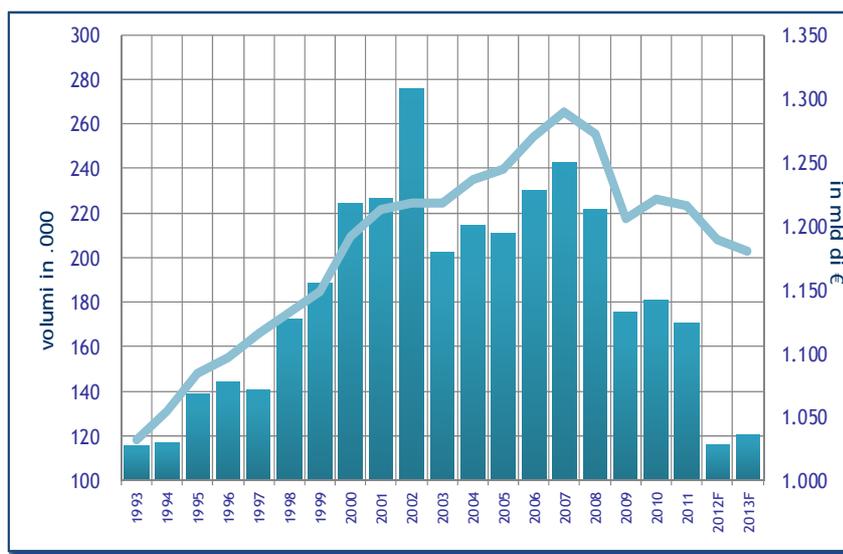
La ripresa, comunque, è stata altrettanto accentuata, con un aumento delle vendite del 60% nel 2011. Nel 2012, negli USA sono stati venduti 194.715 trucks di

classe 8, con un aumento del +13,6% sul 2011. Nella prima parte dell'anno si sono ancora registrati incrementi mensili a due cifre, ma dal bimestre agosto-settembre si è verificato un cambio di tendenza, con una leggera contrazione dello 0,11%, seguito da una decisa flessione (-13%) nel 4° trimestre. Nell'UE27+Efta, invece, il calo delle vendite per i veicoli pesanti è stato del 9% nel 2012. I primi cinque maggiori mercati risultano in flessione Germania (-9,6%), Francia (-8,5%), Spagna (-20,4%), Regno Unito (-0,4%) e Polonia (-3,5%). Nel 2012, l'Italia è il 7° mercato, dopo i Paesi Bassi (-4,6%), con una perdita del 28,5% sul 2011.

2.5 Il mercato in Italia di veicoli commerciali e industriali dal 1993 al 2012.

Il settore dei veicoli commerciali e industriali aveva già molto sofferto, in Italia, nella precedente crisi generalizzata del 1992/'93, per poi incominciare a riprendersi nel 1994, con la prima legge Tremonti (agevolazioni fiscali alle imprese sugli investimenti), e soprattutto nel 1997/'98, con l'introduzione degli incentivi alla rottamazione di cui beneficiarono anche i veicoli promiscui. Infine, dal 1998 al 2000, la decisa ripresa dell'attività economica, il conseguente aumento dei consumi e una dinamica sostenuta degli investimenti (macchine, attrezzature e mezzi di trasporto), hanno contribuito alla crescita della domanda, che si è espressa con un significativo ritmo di sviluppo.

Figura 2.16 - Mercato VCL ≤ 3.5 t e Pil
Volumi veicoli (.000) e Pil (var. % su anno precedente) ANFIA, ISTAT

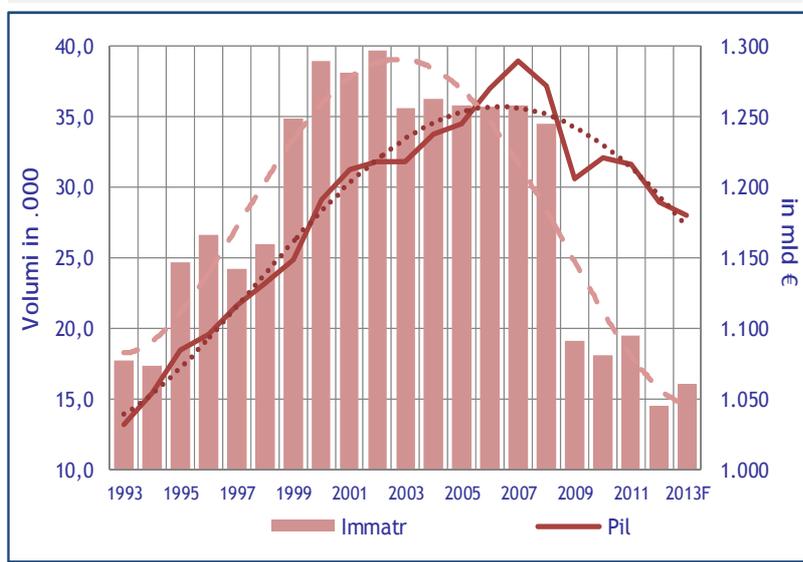


I fattori che hanno influito, in quegli anni, sul rapido sviluppo del comparto dei veicoli commerciali con ptt $\leq 3,5$ t sono molteplici: la progressiva espansione delle attività terziarie, la capillarità e il forte aumento della rete di distribuzione delle merci di largo consumo, la chiusura delle aree urbane ai mezzi pesanti. Ha inciso anche il ritmo degli investimenti per la preparazione del Giubileo del 2000. Durante il 2001, questa spinta si affievolì notevolmente e solo la reintroduzione, nel 2002, della Tremonti (bis), fece raggiungere il record assoluto di vendite.

La crisi globale del 2008-2009 ha profondamente colpito questo settore e il limitato recupero del 2010 non è stato sufficiente per innescare un'inversione di tendenza. Anzi, la profonda recessione in cui è entrata l'Italia ha determinato, per il 2012, un nuovo pesante ridimensionamento e le previsioni di ripresa dell'economia sono rinviate al 2015. La correlazione tra immatricolazioni e PIL è abbastanza significativa, com'è naturale, dato che la vendita di veicoli commerciali è chiaramente influenzata dal ciclo economico. Tra il 1993 e il 2002 l'indice di correlazione sale allo 0,96.

Per i veicoli industriali (>3,5), in particolare, valgono le considerazioni sopra indicate fino al 2002; dal 2003, il mercato si è stabilizzato sulle 35.000 unità annue, indirettamente sottolineando una pura sostituzione nell'ambito delle Grandi Flotte. I "padroncini", che rappresentano la maggioranza dell'autotrasporto, mantengono invece a lungo i loro veicoli e il parco tende ad invecchiare progressivamente. Nel 2009, la domanda di mercato si è riportata sui valori di quindici anni prima, epoca della precedente crisi che colpì l'Europa in quegli anni.

Figura 2.17 - Mercato autocarri >3.5 t e Pil, Coeff. Corr. 0,47
Volumi veicoli e var. % su anno prec. crescita economica, ANFIA, ISTAT



Per quanto riguarda gli autocarri, la scarsa correlazione della serie storica delle immatricolazioni dal 1993 al 2013 con la serie del PIL di tutto il periodo (0,47), indica, probabilmente, che le immatricolazioni, in Italia, sono state comunque condizionate dalla disponibilità di prodotto sul mercato nazionale, più che da fattori economici direttamente influenti sulla domanda. A riprova di ciò, misurando, invece, la correlazione tra immatricolazioni e PIL tra il 1993 e il 2002, risulta un valore molto elevato (0,96) come per il settore dei veicoli commerciali, a riprova che, in quel periodo, la domanda di autocarri (> 3,5 t) era direttamente influenzata da fattori quasi esclusivamente economici.

Ecco una breve sintesi degli ultimi sviluppi.

Dopo i brillanti risultati del primo trimestre 2010, in gran parte dovuti all'immatricolazione di veicoli venduti nel 2009, ma immatricolati nel primo trimestre 2010 per godere dei benefici degli incentivi garantiti dal Governo, e non più ripetuti, il mercato dei commerciali è andato progressivamente riducendosi, con perdite particolarmente gravi nel primo semestre del 2012.

Figura 2.18 - Mercato VCL ≤3.5 t - Trend trimestrale
Volumi veicoli e var. % su stesso trimestre anno precedente, ANFIA

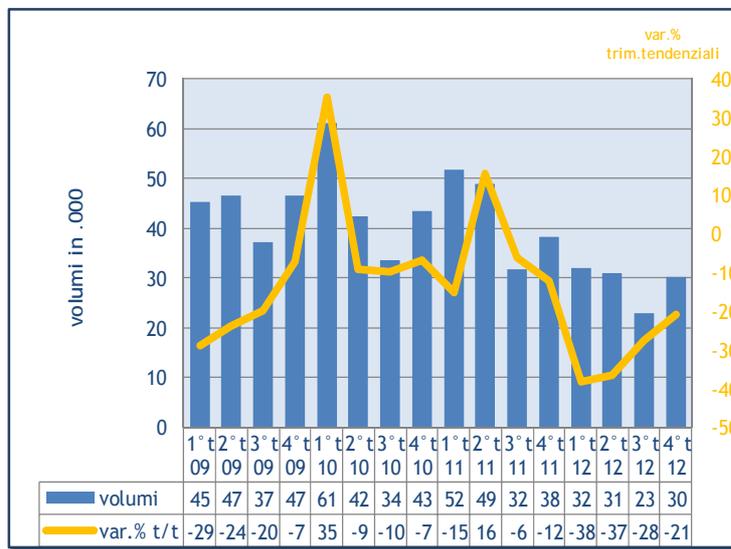
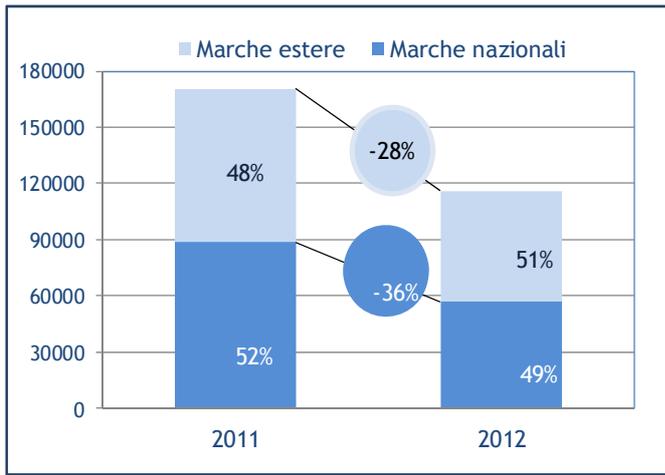


Figura 2.19 - Mercato veicoli commerciali $\leq 3,5$ t.
ANFIA su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

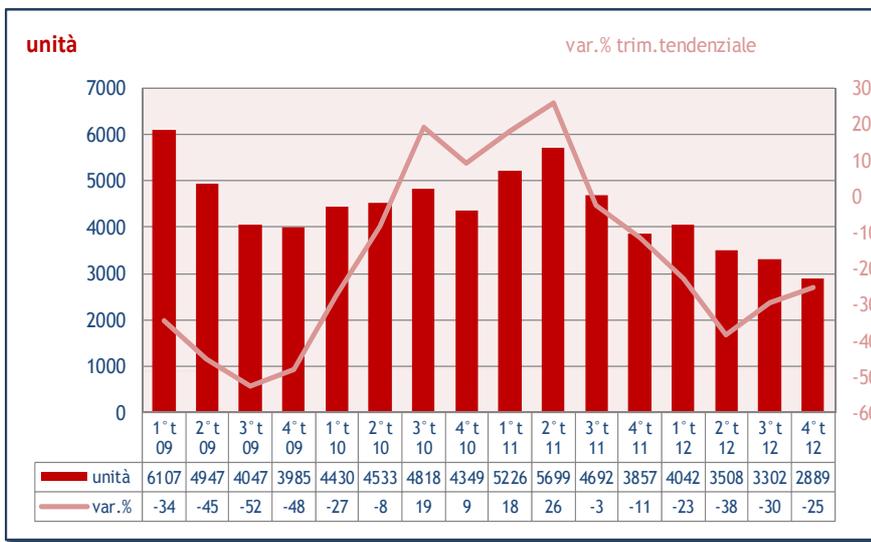


Nel 2011 sono stati venduti circa 171 mila veicoli commerciali leggeri, in flessione del 5,5% sul 2010. Il mercato ha subito una forte contrazione soprattutto nel 2012, attestandosi, secondo dati preliminari, a poco più di 116 mila unità, con una perdita pari ad un terzo dei volumi del 2011 (-32%). Rispetto al 2007 (anno record di vendite) la contrazione è del 52%.

Fiat Professional mantiene la leadership del mercato, seguita a gran distanza da PSA e Renault. Raggiunge quasi il 7% del totale, il mercato dei veicoli leggeri con alimentazione alternativa, in particolare è cresciuta nel 2012 la quota dei veicoli a metano (4,8%).

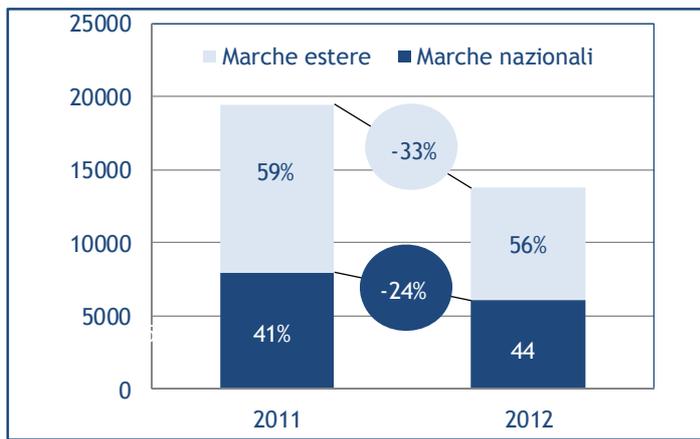
Nel settore degli autocarri, i dati sono altrettanto negativi: dopo la breve parentesi di ripresa del 2010 e del primo semestre 2011, molto più contenuta che nel resto d'Europa, la domanda è tornata a scendere a tassi sempre più marcati, aggravandosi nel 2012.

Figura 2.20 - Mercato autocarri $>3,5$ t - Trend trimestrale
Volumi veicoli e var. % su trimestre anno precedente, ANFIA
(libretti rilasciati dal Ministero Trasporti Aut.Min.D07161/H4)



Nel 2011 sono stati rilasciati 19.474 libretti di circolazione, mentre nel 2012, con un calo delle vendite pari al 29%, le immatricolazioni sono scese a 13.741 autocarri: di questi 9.919 unità con ptt superiore o uguale a 16t. (-28,5

Figura 2.21 - Mercato autocarri >3.5 t, Market share, ANFIA (libretti rilasciati dal Ministero Trasporti Aut.Min.D07161/H4)



Iveco è sempre leader di mercato, nonostante il calo in dei volumi di vendita del 24%, inferiore comunque al totale venduto (-29,4%); la sua quota è cresciuta di 3 punti, passando dal 40% del 2011 al 43% del 2012.

Per i veicoli sopra le 16 tonnellate si possono ripetere le stesse considerazioni: alla modesta ripresa del 2010 e prima parte del 2011 è seguita una nuova discesa della domanda a partire dal 3° trimestre dello scorso anno. Data la grave fase recessiva in cui l'economia italiana è caduta, la domanda è ulteriormente peggiorata nel 2012.

Figura 2.22- Mercato autocarri ≥ 16 t - Trend trimestrale Volumi veicoli e var. % su trimestre anno precedente, ANFIA (libretti rilasciati dal Ministero Trasporti Aut.Min.D07161/H4)

Complessivamente, nel 2011 gli autocarri con ptt ≥ 16 t immatricolati in Italia sono stati 13.875 (+12,8% sul 2010). Di questi, 7.663 hanno riguardato i trattori per semirimorchio (+28%). Il 58% degli autocarri pesanti è stato venduto nel Nord, il 17% nel Centro e il 25% nel Sud Italia. Nel 2012 il comparto ha totalizzato 9.9, con una diminuzione del 28,5% sul 2011.

Iveco perde in termini di volumi il 19%, a fronte del 28% dell'intero comparto, con un aumento però della quota che passa dal 31,3% del 2011 al 35,5% del 2012.

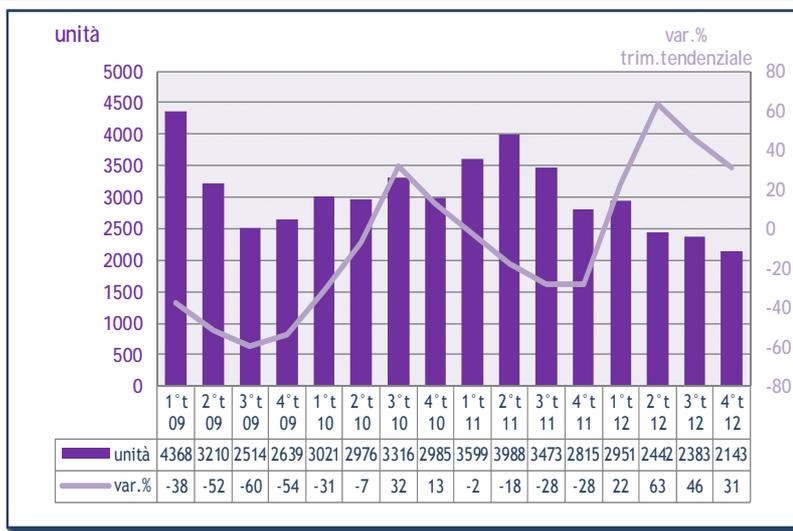
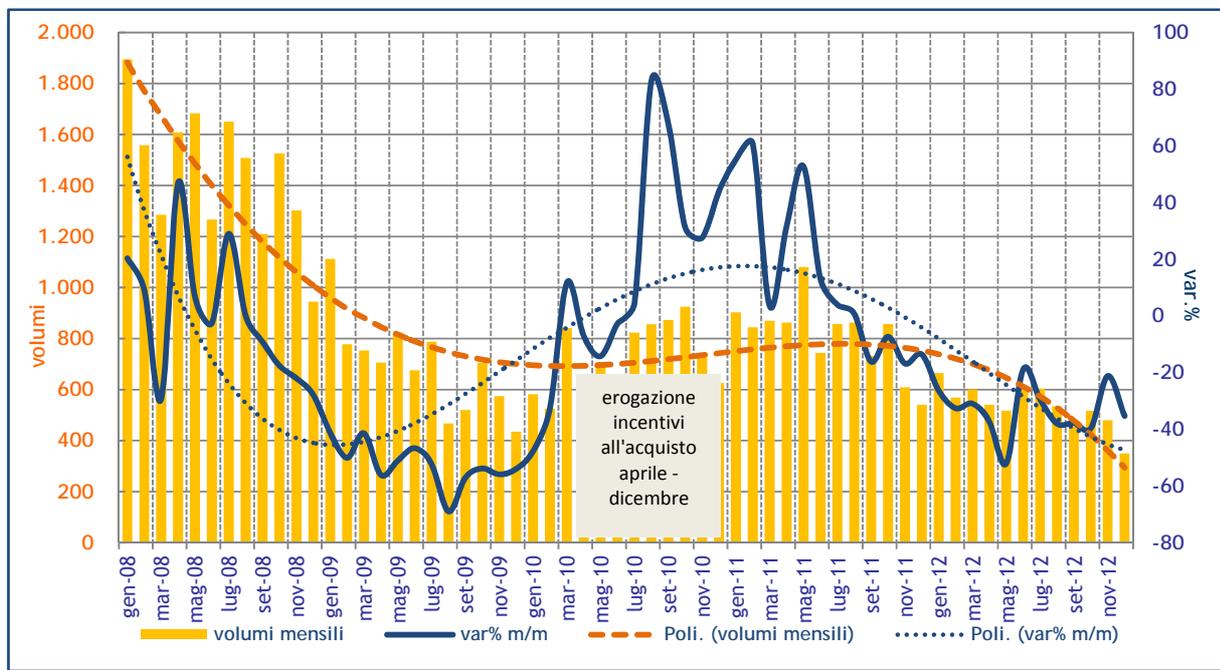


Figura 2.23 - Mercato rimorchi e semirimorchi >3,5 t.
Volumi veicoli e var. % su stesso mese anno precedente, ANFIA



La riprova viene dall'analisi del mercato dei rimorchi e semirimorchi: pur in presenza di un trend positivo a partire dall'inizio del 2010, anche a seguito degli incentivi di settore (vedi box), a partire dal secondo trimestre del 2011 il trend si è andato progressivamente riducendo, e il mercato nel 2011 è tornato su valori di due anni prima. I rimorchi e i semirimorchi immatricolati nell'anno 2011 sono stati 9.762 (+10,9%), così ripartiti: 1.392 rimorchi (+11%) e 8.370 semirimorchi (+10,8%). Le marche nazionali hanno totalizzato il 65,8% dell'intero mercato e una crescita del 7,6%. Nel 2012, per il comparto dei rimorchi e semirimorchi, la contrazione del mercato è stata del 34%, con solo 6.439 veicoli immatricolati. La situazione del mercato è particolarmente difficile e sta mettendo in ginocchio un settore che dà lavoro a decine di aziende, non più in grado di reggere a lungo volumi di mercato così bassi a fronte di una capacità produttiva oggi sovradimensionata (nel 2007 s'immatricolavano 17.600 veicoli; di questi il 70% era di produzione nazionale).

*Incentivi per l'acquisto di rimorchi e semirimorchi - 15 Aprile 2010
(Ministero Sviluppo Economico).*

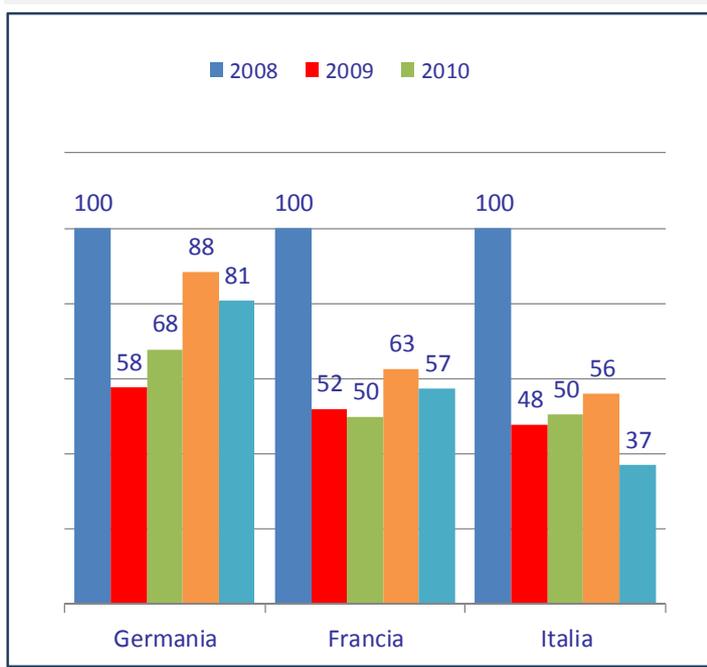
Bonus riservato alle imprese che, da quella data, potevano acquistare un rimorchio o semirimorchio in sostituzione di un vecchio mezzo. Il decreto-legge sugli incentivi ai settori industriali in crisi, metteva a disposizione, per rimorchi e semirimorchi, 8 milioni di euro. Veniva così incentivata la sostituzione dei mezzi meno sicuri, dando nel contempo una boccata d'ossigeno a un settore che nel 2009 aveva subito un crollo delle vendite di oltre il 50%.

L'incentivo era di 1.500 euro per l'acquisizione di rimorchi con Abs, e poteva salire a 2.000 euro se oltre all'Abs era montato anche il dispositivo antibaltamento (ESP). Per l'acquisto di semirimorchi con Abs il contributo era di 3.000 euro, aumentati a 4.000 se c'era anche l'antiribaltamento. In entrambi i casi, era obbligatoria la contestuale radiazione di un rimorchio o semirimorchio di oltre 15 anni senza Abs. L'agevolazione sull'acquisto dei rimorchi e semirimorchi è rimasta in vigore fino ad esaurimento fondi, come per le altre forme d'incentivo previste dal decreto legge.

Una situazione che si sta progressivamente deteriorando, in un clima di pesante recessione, stretta creditizia e mancanza di strumenti dello Stato che favoriscano la ripresa.

L'andamento del mercato italiano dei veicoli trainati è particolarmente grave se raffrontato a quello tedesco, che secondo VDA (Associazione di categoria dell'industria auto motive), potrebbe calare nel 2012 del 5% e a quello francese, che secondo FFC (Associazione di categoria dei costruttori di rimorchi), potrebbe calare a 17.300 veicoli dai 18.900 del 2011.

Figura 2.24 - Mercato rimorchi e semirimorchi, 2008-2012F
Paesi a confronto, Numeri indice (Base 2008=100), ANFIA



Il risultato di 6.500 mila unità immatricolate nel 2012 corrisponde a una contrazione del mercato italiano del 63% rispetto ai livelli del 2007, mentre per Francia e Germania la contrazione prevista del 2012 sul 2007 è rispettivamente del 38% e 18%.

L'andamento negativo del mercato italiano include alcuni segmenti che sono stati meno toccati dalla crisi, come i veicoli per il trasporto di beni alimentari (isotermici) e i veicoli per il trasporto di rifiuti. Se restringiamo l'analisi alle tipologie di veicoli destinate al trasporto generico (General Cargo, ovvero i classici centinati), possiamo rilevare contrazioni dell'ordine del 70-80%.

Trasporto per specialità

I volumi di vendita degli autocarri e dei rimorchi per macro-allestimento e specialità riflettono l'andamento del mercato e dell'economia in generale, con cali più marcati per alcuni comparti rispetto ad altri.

Per i veicoli trainati la quota degli isotermici è pari al 15,4% del totale mercato 2012, un punto in meno rispetto al 2011, i veicoli con cisterne invece vedono aumentare il loro peso, passando dall'11,9% del 2011 al 13,8% del 2012. Perdono ben 5 punti invece i veicoli definiti "dry freight", che passano dal 41,6% al 36,6%.

Figura 2.25 - Mercato autocarri >3,5 t. per macro allestimento
Volumi, ANFIA (n° di libretti rilasciati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)



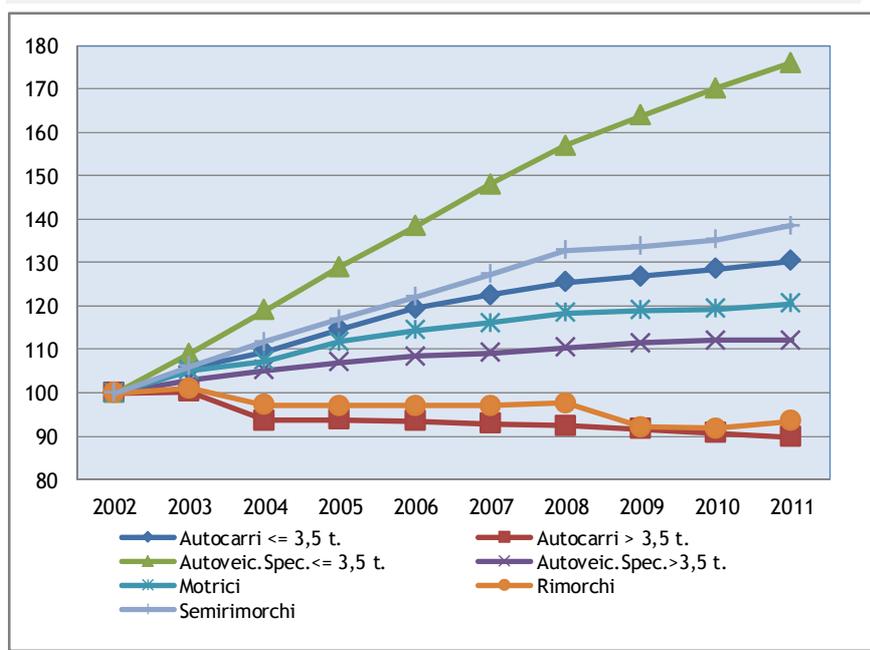
3.1 Evoluzione parco veicolare adibito al trasporto merci in Italia

Il parco autoveicoli merci complessivamente è aumentato, tra il 2002 ed il 2011 del 24,7%, a fronte di un aumento generale del parco veicolare pari al 13,1%. Tuttavia, l'andamento è diverso a seconda della categoria e del peso dei veicoli. Gli autocarri $\leq 3,5$ t, semirimorchi e motrici circolanti sono cresciuti rispettivamente del 30,3%, 38,5% e 20,5%; sono invece diminuiti del 10,3% gli autocarri $\geq 3,5$ t e del 6,5% i rimorchi.

Risultato di questa evoluzione è l'aumento della quota percentuale degli autocarri più leggeri sul totale autocarri, salita tra il 2002 e 2011 dal 79,4% all'84,9%, conseguente al trend in espansione della domanda urbana delle merci.

Le percentuali di crescita del parco veicoli hanno però subito dei progressivi rallentamenti, che confermano come la crisi economica degli ultimi anni stia penalizzando fortemente le vendite del settore automotive.

Figura 3.1 - ITALIA - Evoluzione parco veicolare trasporto merci
Numeri indice (Base 2002=100), ACI



Per quanto riguarda, ad esempio, il parco circolante di autocarri leggeri ($\leq 3,5$ t), se la crescita annua nel periodo 2003-2006 è stata compresa tra un minimo di 3,4% ed un massimo di 5,8%, e nel 2007 e 2008 tra 2,4% e 2,7%, nei successivi 2009, 2010 e 2011 la percentuale di incremento è stata più modesta, attestandosi intorno all'1%.

Gli autocarri oltre 3,5 t sono andati progressivamente riducendosi, in misura maggiore a partire dal 2008. In crescita, viceversa, il numero di motrici e di semirimorchi, il che indica un costante aumento di TIR sulle nostre strade.

Tabella 3.a - ITALIA - Evoluzione autoveicoli merci, 2002-2011, ACI

Trasporto merci	Anni									
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Autocarri $\leq 3,5$ t.	2.618.676	2.770.799	2.866.843	3.001.535	3.127.206	3.210.595	3.286.201	3.321.227	3.366.169	3.413.372
Autocarri $> 3,5$ t.	678.584	680.104	635.790	636.205	633.967	630.544	627.009	621.815	615.670	608.757
Autoveic.Spec. $\leq 3,5$ t.	253.577	276.217	301.613	327.120	350.990	375.363	397.956	415.575	431.746	446.452
Autoveic.Spec. $> 3,5$ t.	200.863	206.810	211.366	214.799	217.664	219.280	221.750	223.853	225.134	224.993
Motrici	132.622	139.402	142.413	148.173	151.704	153.912	157.007	157.807	158.289	159.766
Totale	3.884.322	4.073.332	4.158.025	4.327.832	4.481.531	4.589.694	4.689.923	4.740.277	4.797.008	4.853.340
Rimorchi	108.900	109.922	105.764	105.607	105.619	105.701	106.246	100.256	99.877	101.833
Semirimorchi	181.628	192.625	203.032	212.546	221.643	231.153	241.191	242.856	245.741	251.543
Totale	4.174.850	4.375.879	4.466.821	4.645.985	4.808.793	4.926.548	5.037.360	5.083.389	5.142.626	5.206.716

3.2 Caratteristiche del parco autocarri

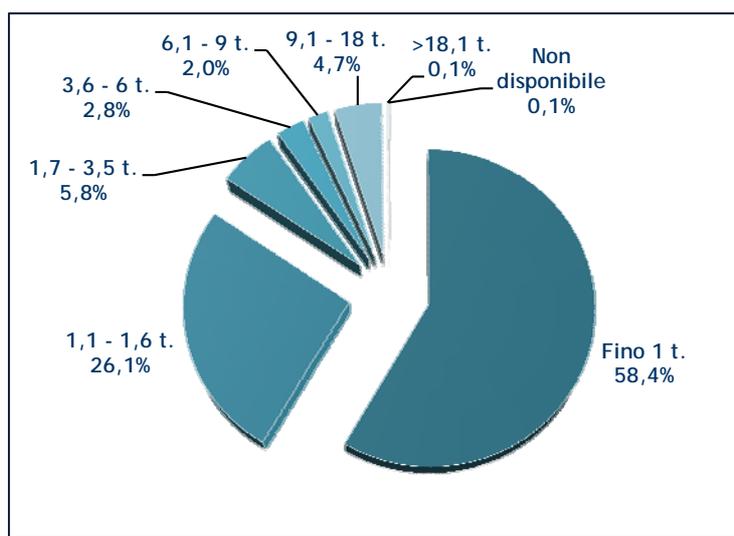
Nel 2011, il parco circolante in Italia è costituito da oltre 49 milioni di veicoli, di cui circa il 10% destinato al trasporto merci. In particolare, il parco autoveicoli commerciali/industriali si compone di oltre 4 milioni di autocarri merci di varie dimensioni, più di 100 mila rimorchi, circa 250 mila semirimorchi e quasi 160 mila trattori stradali/motrici. Nell'ambito degli autocarri, la parte più consistente è rappresentata da quelli con peso totale a terra fino a 3,5 t, che costituiscono l'85% del totale.

Più nel dettaglio, ripartendo tali veicoli per fascia di portata, emerge che su un totale di oltre 4 milioni di autocarri merci, quelli più leggeri, con una portata fino a 1 t, sono quasi il 60% del totale; considerando anche quelli con una portata fino a 1,6 t, complessivamente si arriva a circa l'85% del totale.

Tabella 3.b - *ITALIA - Composizione parco veicolare al 31.12.2011, ACI*

Veicoli	Valori assoluti	Inc. %
AUTOVETTURA	36.318.737	73,8%
AUTOBUS	100.438	0,2%
AUTOCARRO	4.022.129	8,2%
AUTOVEICOLO PER TRASPORTO PROMISCUO	794.563	1,6%
AUTOVEICOLO SPECIALE	671.445	1,4%
TRATTORE STRADALE O MOTRICE	159.766	0,3%
MOTOCARRO	255.650	0,5%
MOTOCICLO	6.418.296	13,0%
MOTOCICLO CON CARROZZETTA	10.102	0,0%
MOTOVEICOLO PROMISCUO	78	0,0%
MOTOVEICOLO SPECIALE	3.414	0,0%
QUADRICICLO	32.000	0,1%
QUADRICICLO SPECIALE	69.679	0,1%
RIMORCHIO	70.405	0,1%
RIMORCHIO SPECIALE	31.428	0,1%
SEMIRIMORCHIO	182.572	0,4%
SEMIRIMORCHIO SPECIALE	68.971	0,1%
DATO NON IDENTIFICATO	28	0,0%
TOTALE	49.209.701	100,0%

Figura 3.2 e Tabella 3.c - *ITALIA - Composizione parco autocarri al 31.12.2011 Per portata (tonnellate, in % e volumi), ACI*



Fascia Portata	Numero veicoli
Fino 1 t.	2.349.590
1,1 - 1,6	1.050.722
1,7 - 3,5	234.230
3,6 - 6	113.527
6,1 - 9	78.626
9,1 - 18	187.588
18,1 - 22	3.616
Oltre 22 t.	735
Non disponibile	3.495
Totale	4.022.129

Tabella 3.d - ITALIA - Parco autocarri speciali al 31.12.2011, ACI

Specialità	Veicoli al 31/12/2011
SPEC. ISOTERMICO	120.682
TRASP. RIFIUTI	36.974
SPEC. BETONIERA	20.915
SPEC. FRIGORIFERO	11.897
TRASP. VEICOLI	8.832
TRASP. ANIMALI VIVI	8.228
TRASP. CARBURANTE	6.120
TRASP. MERCI PERICOLOSE	4.533
TRASP. MERCI COMMESTIBILI	3.440
TRASP. GRANULATI/PROD.POLV.	3.140
TRASP. LIQUIDI VARI	2.832
TRASP. GAS LIQUIDI	2.715
TRASP. VALORI	2.315
TRASP. LATTE	2.117
TRASP. CEMENTI	1.757
TRASP. MATERIALI SFUSI	1.577
TRASP. CONTAINERS	1.498
TRASP. CAVALLI DA CORSA	1.232
ALTRE SPECIALITA' DI TRASPORTO	4.406

Il parco autoveicoli speciali, pari complessivamente a 671.445 mezzi, per il 36,5% circa (245.210 veicoli) conta veicoli utilizzati per il trasporto merci che necessitano di allestimenti particolari. Nell'ambito di questi ultimi, più della metà è rappresentata da veicoli isotermici o frigoriferi (132.579), mentre il 15% è addetto al trasporto rifiuti. Il trasporto carburante costituisce il 2,5% ed il trasporto merci pericolose l'1,8%. Se aggiungiamo il trasporto gas liquidi, otteniamo che complessivamente il 5,45% dei veicoli speciali adibiti al trasporto merci trasportano merci pericolose.

Con riferimento all'alimentazione, si tratta di un parco veicoli ancora molto tradizionale: il 91% circa dei veicoli con peso totale a terra $\leq 3,5$ t si rifornisce di gasolio, il 6% utilizza benzina, mentre alimentazioni alternative soddisfano solo il restante 3% dei veicoli. Il fabbisogno energetico dei veicoli più pesanti ($\geq 3,5$ t) è coperto quasi completamente dal gasolio, utilizzato da oltre il 99% di tali mezzi.

Tabella 3.e - ITALIA -Parco veicoli commerciali $\leq 3,5$ t, Per alimentazione, ACI

Alimentazione	Totale	
	Valore assoluto	%
Benzina	250.604	6,49
Benzina/Gas liquido	38.686	1,00
Benzina e/o Metano	63.335	1,64
Elettricità	3.475	0,09
Gasolio	3.504.934	90,77
Dato non identificato	133	0,00
Totale	3.861.167	100,00

Tabella 3.f - ITALIA -Parco veicoli industriali $>3,5$ t, Per alimentazione, ACI

Alimentazione	Totale	
	Valore assoluto	%
Benzina	4.106	0,44
Benzina/Gas liquido	663	0,07
Benzina e/o Metano	794	0,09
Elettricità	17	0,00
Gasolio	925.634	99,39
Dato non identificato	133	0,01
Totale	931.347	100,00

Nota: nelle presenti tabelle mancano complessivamente 60.826 veicoli di cui non è stato identificato il peso totale a terra.

La crisi economica, la forte pressione fiscale sulle imprese e l'attuale contesto di mercato, confermano la propensione delle imprese a mantenere i propri veicoli commerciali/industriali per più tempo, quindi un tasso di sostituzione più basso del passato, con conseguente invecchiamento ed aumento degli impatti ambientali dei veicoli.

Molti dei mezzi che circolano sulle strade sono, quindi, ormai obsoleti. Il 43% degli autocarri leggeri merci (fino a 3,5 t) rientra nelle normative precedenti ad Euro 3, il 70% a quelle ante Euro 4.

Nel caso, poi, degli autocarri pesanti merci oltre 3,5 t, tali percentuali risultano più elevate: rispettivamente pari a 76% e 92% .

Tabella 3.g - ITALIA - Parco veicoli commerciali $\leq 3,5$ t al 31.12.2011
Secondo la normativa Euro, ACI

Euro	Autocarri merci		Autoveicoli speciali/specifici		Trattori stradali/ Motrici		Totale	
	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%
0	524.275	15,36	80.011	17,92	781	58,15	605.067	15,67
1	315.003	9,23	53.030	11,88	63	4,69	368.096	9,53
2	640.770	18,77	77.531	17,37	151	11,24	718.452	18,61
3	924.827	27,09	129.962	29,11	309	23,01	1.055.098	27,33
4	891.551	26,12	98.633	22,09	25	1,86	990.209	25,65
5	112.429	3,29	6.103	1,37	14	1,04	118.546	3,07
6	1.725	0,05	705	0,16	0	0,00	2.430	0,06
Non ident.	2.792	0,08	477	0,11	0	0,00	3.269	0,08
Totale	3.413.372	100,00	446.452	100,00	1.343	100,00	3.861.167	100,00

Tabella 3.h - ITALIA - Parco veicoli industriali $> 3,5$ t al 31.12.2011
Secondo la normativa Euro, ACI

Euro	Autocarri merci		Autoveicoli speciali/specifici		Trattori stradali/ Motrici		Totale	
	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%
0	310.734	53,83	74.067	36,67	15830	10,40	400.631	43,02
1	44.267	7,67	16.290	8,06	7050	4,63	67.607	7,26
2	83.053	14,39	36.216	17,93	29081	19,11	148.350	15,93
3	90.329	15,65	45.149	22,35	55140	36,24	190.618	20,47
4	16.554	2,87	10.824	5,36	7103	4,67	34.481	3,70
5	30.226	5,24	17.985	8,90	37473	24,63	85.684	9,20
6	1.158	0,20	1218	0,60	403	0,26	2.779	0,30
Non Ident.	880	0,15	244	0,12	73	0,05	1.197	0,13
Totale	577.201	100,00	201.993	100,00	152.153	100,00	931.347	100,00

Nota: nelle presenti tabelle mancano 60.826 di cui non è stato identificato il peso totale a terra.

3.3 Anzianità del parco veicoli

L'analisi dell'anzianità conferma che il parco veicoli commerciali ed industriali circolanti in Italia necessiterebbe di un rinnovo, a vantaggio dell'economia, dell'ambiente e della sicurezza. Ciò è vero in particolare per i veicoli pesanti.

L'anzianità del parco veicoli è stata valutata in termini di età mediana delle distribuzioni, valore che indica la classe di età in cui cade il 50% della distribuzione di frequenza dei veicoli, ordinati in base all'anno di immatricolazione.

L'anzianità media, alla fine del 2011, è pari a 9 anni e 4 mesi per gli autocarri $\leq 3,5$ t, mentre per quelli $\geq 3,5$ t risulta di 19 anni e 7 mesi. Il 73% degli autocarri $\geq 3,5$ t ed il 45% di quelli $\leq 3,5$ t ha un'età superiore a 10 anni.

Un'età avanzata si riscontra anche negli autoveicoli speciali: 9 anni e 6 mesi per quelli $\leq 3,5$ t e 13 anni e 7 mesi per quelli $\geq 3,5$ t.

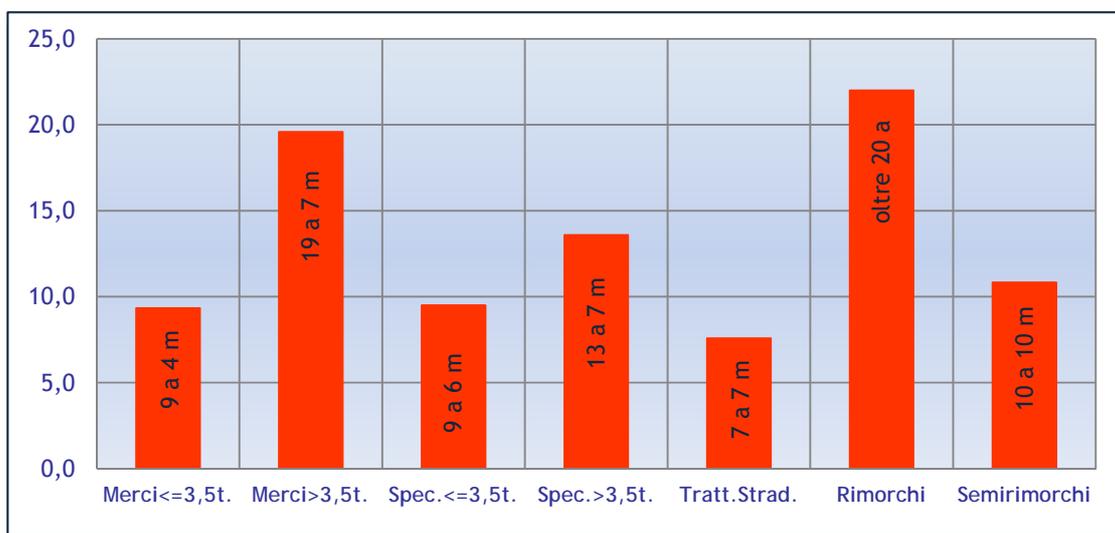
Ancora più obsoleti semirimorchi e rimorchi, rispettivamente con un'anzianità media pari a 10 anni e 10 mesi gli uni, e superiore a 20 anni gli altri.

Leggermente inferiore è l'anzianità media dei trattori stradali, pari a 7 anni e 7 mesi.

Tabella 3.i - ITALIA - Anzianità del parco trasporto merci e speciali al 31.12.2011, ACI

CATEGORIE	1 QUARTILE	MEDIANA	3 QUARTILE
AUTOCARRI MERCI			
Da 0 a 3,5 tonn.	4 a 10 m	9 a 4 m	15 a 6 m
Oltre 3,5 tonn.	9 a 6 m	19 a 7 m	oltre 20 anni
AUTOVEICOLI SPECIALI			
Fino a 3,5 tonn.	5 a 1 m	9 a 6 m	16 a 8 m
Oltre 3,5 tonn.	7 a 4 m	13 a 7 m	oltre 20 anni
TRATTORI STRADALI	4 a 5 m	7 a 7 m	12 a 5 m
RIMORCHI	11 anni	oltre 20 anni	oltre 20 anni
SEMIRIMORCHI	5 a 11 m	10 a 10 m	18 a 9 m

Figura 3.3 - ITALIA - Anzianità del parco trasporto merci e speciali al 31.12.2011, Età mediana, ACI



Va tenuto presente, inoltre, come si evince dalla tabella seguente, che l'anzianità media dei veicoli commerciali e industriali è aumentata notevolmente negli ultimi anni e, dopo i livelli sensibilmente più bassi registrati nel 2007 - anno di grande ricambio del parco veicolare in genere grazie agli incentivi - ha raggiunto valori più elevati rispetto a dieci anni fa.

Molte aziende di trasporto, a seguito delle difficoltà economiche e finanziarie degli ultimi anni, hanno, infatti, rimandato la sostituzione dei veicoli più vecchi, inquinanti e meno sicuri, che quindi continuano a circolare sulle strade.

Tabella 3.1 - ITALIA - Anzianità parco veicolare trasporto merci e speciale

CATEGORIE	2002	2007	2011
AUTOCARRI MERCI			
Fino a 3,5 tonn.	8 a 2 m	7 a 5 m	9 a 4 m
Oltre 3,5 tonn.	17 a 7 m	16 a 10 m	19 a 7 m
AUTOVEICOLI SPECIALI			
Fino a 3,5 tonn.	7 a 10 m	7 a 9 m	9 a 6 m
Oltre 3,5 tonn.	13 a 6 m	13 a 4 m	13 a 7 m
TRATTORI STRADALI	6 a 7 m	6 a 6 m	7 a 7 m
RIMORCHI	15 a 3 m	18 a 3 m	oltre 20 anni
SEMIRIMORCHI	9 a 7 m	9 a 2 m	10 a 10 m

Rispetto al 2002, l'età media degli autocarri risulta, alla fine del 2011, aumentata di 1 anno e 2 mesi per quelli $\leq 3,5$ t e di 2 anni per quelli $> 3,5$ t. Di quasi 2 anni è cresciuta l'età media degli autoveicoli speciali, e di circa 1 anno quella dei trattori stradali e semirimorchi. Particolarmente accentuato è l'invecchiamento dei rimorchi, con un'età media salita dai 15 anni e 3 mesi del 2002 a oltre 20 anni nel 2011.

Figura 3.4 - ITALIA - Anzianità del parco trasporto merci e speciali, al 31.12.2011, Età mediana, Confronto 2002-2007-2011 ACI

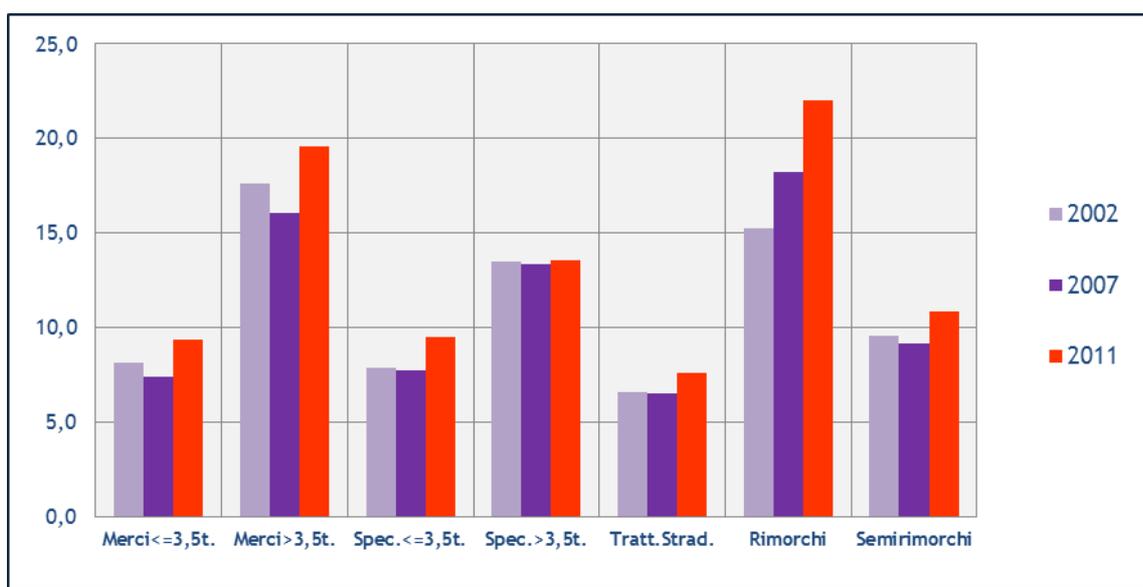


Tabella 3.m - ITALIA - Anzianità del parco per anno di immatricolazione, ACI

Anni	Autocarri	Tratt.strad	Totale VI	Rimorchi e Semir. Merci	Rimorchi e Semir.Speciali	Totale R/S
0-1	179.463	7.455	186.918	5.083	2.894	7.977
1-2	202.803	7.599	210.402	12.772	3.963	16.735
2-3	198.890	6.257	205.147	5.547	3.229	8.776
3-4	246.357	13.369	259.726	4.948	4.846	9.794
4-5	265.214	13.107	278.321	11.259	4.597	15.856
5-6	260.148	12.811	272.959	12.922	4.336	17.258
6-7	239.040	12.330	251.370	11.043	4.670	15.713
7-8	240.885	10.820	251.705	10.004	4.510	14.514
8-9	223.262	8.601	231.863	11.392	4.043	15.435
9-10	299.046	9.476	308.522	10.391	4.716	15.107
<= 10 anni	2.355.108	101.825	2.456.933	95.361	41.804	137.165
>10 anni	2.338.466	57.941	2.396.407	157.616	58.595	216.211
TOTALE	4.693.574	159.766	4.853.340	252.977	100.399	353.376
in percentuale						
<= 10 anni	50,2%	63,7%	50,6%	37,7%	41,6%	38,8%
>10 anni	49,8%	36,3%	49,4%	62,3%	58,4%	61,2%
TOTALE	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Uno svecchiamento del parco veicoli consentirebbe, tra l'altro, un incremento dei livelli di sicurezza attiva e passiva, grazie ai dispositivi che ormai la tecnologia ha messo a disposizione. Nel 2009, i Costruttori nazionali avevano stimato, ad esempio, che nel parco circolante italiano vi fossero ancora più di 90.000 veicoli pesanti e oltre 200.000 veicoli medi privi di ABS. Probabilmente, la situazione non è molto cambiata.

Tabella 3.n - EUROPA-Anzianità del parco 2010, Elaborazioni ACI su dati ANFAC

Paesi	Quote percentuali		Totale
	Fino a 10 anni	Oltre 10 anni	
Austria	72,2	27,8	100
Belgio	70,3	29,7	100
Danimarca	72,0	28,0	100
Finlandia	43,1	56,9	100
Germania	70,2	29,8	100
Gran Bretagna	74,7	25,3	100
Grecia	29,7	70,3	100
Irlanda	85,6	14,4	100
Italia	53,3	46,7	100
Olanda	69,2	30,8	100
Portogallo	52,8	47,2	100
Spagna	58,6	41,4	100
Svezia	69,2	30,8	100
Media UE	61,8	38,2	100

Il parco veicoli italiano è tra i più vetusti d'Europa. Secondo la rilevazione dell'anzianità media del parco circolante (veicoli commerciali, industriali e autobus) effettuata da ANFAC, in UE15 circa il 38% del parco in oggetto avrebbe più di 10 anni, mentre in Italia questa percentuale salirebbe a quasi il 47%.

Vari studi dimostrano i benefici in termini economici, ambientali e di sicurezza conseguenti ad un rinnovo del parco circolante dei veicoli commerciali/industriali.

Nel corso degli anni, la presenza di norme omologative sempre più stringenti, e di una forte concorrenza sul mercato, sempre più globale, ha indotto le case costruttrici ad investire nell'innovazione tecnologica, per adeguarsi alle normative ambientali e di sicurezza, e per ridurre consumi energetici e costi di esercizio dei veicoli, accrescendone così le prestazioni.

Soprattutto negli ultimi anni, poi, l'attenzione del legislatore si è concentrata sui dispositivi di sicurezza attiva: la Direttiva 2007/46/CE, con date scaglionate tra il 2009 ed il 2014, rende obbligatori l'ABS (sistema frenante antiblocco delle ruote), i nuovi retrovisori più efficienti, il nuovo retrovisore frontale, la segnalazione luminosa potenziata, le protezioni laterali per evitare che i ciclisti e i pedoni possano essere travolti dal veicolo, e i dispositivi anti-spruzzo d'acqua per gli pneumatici.

Inoltre, a partire da novembre 2011, tutti i nuovi modelli di autovetture e veicoli commerciali immatricolati sul territorio dell'Unione europea devono essere dotati del sistema di sicurezza attiva ESP. A partire dal 2013, tutti i mezzi con un peso superiore alle 3,5 tonnellate, i minivan e gli autobus con più di otto posti a sedere, devono essere muniti di ESP, impianto di frenata d'emergenza predittiva, sistema di avviso del cambio di corsia.

I veicoli di nuova generazione sono dunque più puliti ed efficienti, assicurano standard qualitativamente superiori, con benefici ambientali e di sicurezza per la circolazione. I miglioramenti introdotti dalla tecnologia sono tuttavia vani in assenza di ricambio del parco veicolare, mentre una maggiore diffusione di autoveicoli di nuova generazione contribuirebbe a migliorare la produttività e sostenibilità del sistema trasporti.

3.4 Misure per il rinnovo del parco

Un parco veicoli moderno ed efficiente rappresenta uno dei fattori chiave della mobilità sostenibile.

Varie misure possono agevolare il rinnovo: incentivi alla rottamazione e all'acquisto di veicoli con migliori prestazioni, disincentivi all'uso di mezzi obsoleti (tasse, premi assicurativi e pedaggi autostradali più elevati; limiti all'accesso nei centri storici), defiscalizzazioni per le aziende che si dotano di flotte più ecologiche, campagne d'informazione e sensibilizzazione sui benefici messi a disposizione dalle innovazioni tecnologiche di settore.

Nel corso degli anni, diversi paesi europei hanno, ad esempio, adottato misure volte a disincentivare l'utilizzo di veicoli obsoleti nei centri urbani.

La città di Londra, dal 2008, prevede un ticket di ingresso nella *Low Emission Zone*, per quei veicoli che superano i limiti fissati nelle emissioni, divenuti, tra l'altro, più stringenti nel 2012 (ad esempio, pagano il ticket i furgoni diesel ante Euro IV). Simili restrizioni si riscontrano in altre città europee, comprese quelle italiane, con limiti negli standard emissivi che possono variare da città a città, non essendoci alcuna armonizzazione a livello europeo in tale ambito.

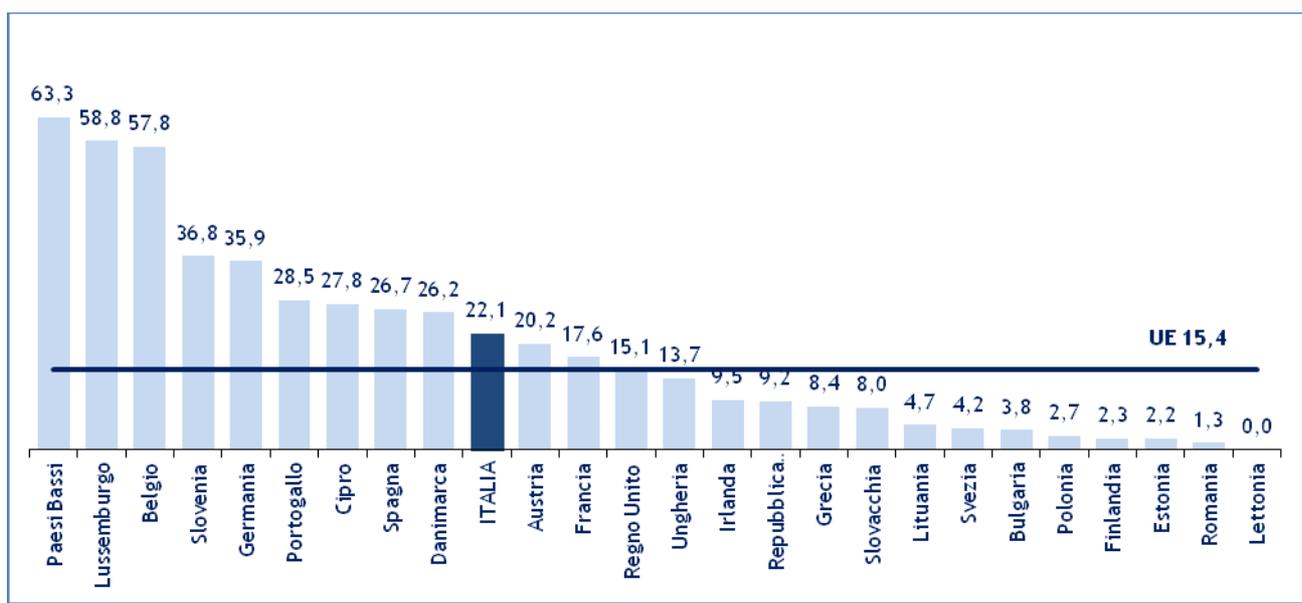
Nel corso degli anni 2009-2010, al fine di stimolare la domanda in risposta alla crisi economica e finanziaria, molti Paesi hanno adottato un sistema di incentivi alla rottamazione e acquisto di veicoli più puliti, che ha alleviato, anche se temporaneamente, la crisi del settore. Anche se queste misure non possono, ovviamente, perdurare nel tempo, hanno però dimostrato quanto sia efficace il rinnovo del parco veicoli per ottenere una riduzione nelle emissioni ambientali, grazie alla diffusione delle nuove tecnologie.

Nell'ambito delle misure volte ad incentivare l'acquisto di veicoli per il trasporto merci a basso impatto ambientale, può citarsi anche il recente Protocollo d'intesa firmato dal Dipartimento Mobilità di Roma Capitale, Agenzia per la Mobilità, ANFIA, Federauto e Unrae, e la Delibera della Giunta capitolina (n. 215 del 18/7/2012) che stanziava la somma di 2.513.300,14 euro, per l'acquisto di veicoli adibiti al trasporto merci, con massa totale a terra fino a 6,5 tonnellate, a basso impatto ambientale (Euro 5 o superiori: elettrici, ibridi, a metano, a Gpl, oppure quelli fino a 3,5 tonnellate diesel). Beneficia del contributo chi è titolare di un permesso annuale di accesso alle Ztl, esercita attività di trasporto merci, costruzione, riparazione, manutenzione e/o servizi di pulizia, e rottama un autoveicolo con massa totale a terra fino a 6,5 tonnellate alimentato da motore Euro 0, 1, 2 e 3.

4.1. La rete autostradale in Europa

Nel 2009, la rete autostradale dei Paesi dell'UE si estendeva per oltre 67 mila km, in sensibile crescita rispetto ai circa 42 mila km del 1990 e ai quasi 55 mila del 2000. L'Italia, con i suoi 6.668 km di autostrade, rappresenta circa il 10% della rete europea e si colloca in decima posizione per densità autostradale tra i paesi dell'Unione. La densità media europea è di 15,4 km per mille km² di superficie territoriale, con valori di massima densità registrati nei Paesi Bassi, Lussemburgo e Belgio (oltre 55 km per mille km², in ciascuno dei tre Paesi), mentre i Paesi dell'Europa centro-orientale, a eccezione della Slovenia, registrano densità inferiori alla media (al di sotto di 10 km per mille km²). L'indicatore relativo all'Italia, con un valore pari a 22,1 km di rete autostradale ogni mille km² di superficie, è al di sopra della media e superiore a quelli di Francia e Regno Unito (rispettivamente 17,6 e 15,1 km per mille km²); viceversa, risulta inferiore a quelli di Germania e Spagna (rispettivamente 35,9 e 26,7 km per mille km²).

Figura 4.1 - UE27 - km autostrade per 1000 km superficie, Anno 2009, EUROSTAT



Secondo ASECAP (Association Européenne des Concessionnaires d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage), nel 2011, i dati di traffico medio giornaliero vedono ai primi posti l'Italia, con 9.302 veicoli pesanti, la Polonia, con 6.142, e la Germania, con 5.706 (autocarri ≥ 12 t.).

4.2. La rete autostradale in Italia

Alla fine del 2010, l'estensione della rete stradale italiana primaria (esclusa quella comunale) era di 186.419 km. L'Italia settentrionale ha la maggiore dotazione di autostrade sia rispetto al numero di residenti (1,23 km ogni 10.000 abitanti), sia rispetto alla superficie (2,85 km ogni 100 km²), sia rispetto al parco circolante (km 2,06 ogni 10.000 autovetture). In rapporto alle autovetture circolanti, l'Italia meridionale, con 51,26 km di strade provinciali e regionali, e con 11,34 km di altre strade di interesse nazionale per 10.000 autovetture circolanti, prevale largamente sul resto d'Italia, sottolineando come il traffico nell'area sia meno congestionato.

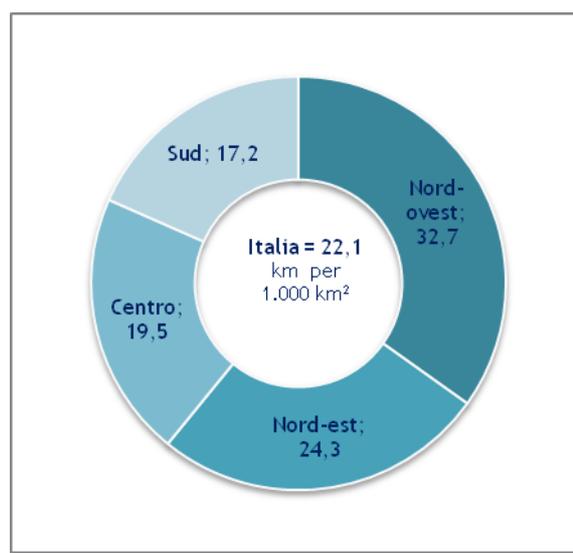
Tabella 4.a - ITALIA - Estensione stradale italiana - Trend 1990-2010
In km, AISCAT, ANAS, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

km	1990	2000	2005	2007	2008	2009	2010
Autostrade	6.185	6.478	6.542	6.588	6.629	6.661	6.668
Altre Strade di interesse nazionale	44.742	46.556	21.524	19.290	19.290	19.375	20.856
Regionali e provinciali	111.011	114.691	147.364	156.258	157.785	154.513	158.895
Totale	161.938	167.725	175.430	182.136	183.704	180.549	186.419

Traffico su autostrade in concessione

La rete autostradale rappresenta un indicatore importante dello sviluppo del settore trasporti, con riferimento alla facilità e ramificazione della circolazione di grandi volumi di traffico veicolare, di persone e di merci. Indirettamente, è anche un indicatore della pressione che il traffico veicolare genera sull'ambiente. L'estensione della rete autostradale considerata nel suo complesso è pari a 6.668 km e copre il nostro territorio nazionale attraversando tutte le regioni, con l'eccezione della Sardegna, che non presenta questa tipologia di rete infrastrutturale. La serie storica dell'indicatore relativo alla densità autostradale, per gli anni dal 2001 al 2009, mostra in ciascuna delle ripartizioni territoriali un andamento di leggera crescita, confermando un'intensità diversificata tra le aree del Nord e del Centro-Sud.

Figura 4.2 - ITALIA - Km autostrade per area per 1000 km² superficie
In km, AISCAT, ANAS, MIT



Tutte le regioni settentrionali presentano valori superiori alla media nazionale, ad eccezione del Trentino-Alto Adige con valori inferiori in entrambe le province autonome (17,8 km per mille km² per Bolzano e 12,8 km per mille km² per Trento), condizionate dalle caratteristiche orografiche.

Viceversa, tutte le regioni del Centro presentano densità inferiori alla media nazionale, salvo il Lazio (27,3 km per mille km²). L'Umbria, con un valore pari a 7 km per mille km² di superficie territoriale, è la regione dell'Italia centrale meno dotata di autostrade per unità di superficie. Anche il Mezzogiorno presenta una minore concentrazione, con l'eccezione di Abruzzo (32,7 km per mille km²), Campania (32,5 km per mille km²) e Sicilia (25,4 km per mille km²), mentre le regioni con la minore dotazione sono Basilicata e Molise. Cinque regioni, più precisamente Trentino-Alto Adige, Toscana, Marche, Puglia e Calabria, pur avendo una rete autostradale meno densa della media italiana, risultano più ricche di quanto osservato in media nei Paesi dell'Unione europea: sono così 16 le regioni italiane al di sopra di tale livello medio.

La rete autostradale in esercizio include 5.763,4 km in concessione a pedaggio e 904 km in gestione ANAS.

La rete estesa, considerata dal punto di vista dell'analisi dei volumi di traffico, è quella in concessione ad AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori), che ha raggiunto, nel 2011, la lunghezza di 5.523 km (era di 5.380 nel 2000 e di 5.153 nel 1990).

Il traffico autostradale è costantemente aumentato dal 2001 al 2007, mentre i veicoli-km¹ percorsi negli anni successivi sono andati progressivamente calando. Nel 2011, sono stati percorsi 82,3 miliardi di veicoli-km (-1,1% sul 2010) che, confrontati con il valore del 2007 (anno record), registrano un decremento dell'1,7%, determinato dal +0,1% dei veicoli leggeri e dal -7,3% dei veicoli pesanti.

Secondo le classi tariffarie, nell'anno 2011 le percorrenze medie in veicoli-km sono state composte per il 77,4% dai veicoli leggeri e per il 22,6% dai veicoli pesanti; di questi ultimi, i veicoli a 4 o più assi rappresentano l'11,6%.

La percorrenza in veicoli-km è cresciuta del 58,6% rispetto al 1990, e del 16,9% rispetto al 2000. La percorrenza in veicoli-km dei veicoli pesanti è cresciuta, invece, del 57,8% rispetto al 1990 e dell'11,7% rispetto al 2000.

Tabella 4.b - Valori di traffico (veicoli-km), Trend anni 2000-2011
numeri indice a base fissa (2000=100)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Veicoli Leggeri	100,0	104,1	106,9	110,0	111,8	112,2	115,7	118,4	117,8	120,2	120,1	118,5
Veicoli Pesanti	100,0	102,8	106,2	109,3	113,5	114,3	117,7	120,5	118,0	109,4	111,8	111,7
Totale	100,0	103,8	106,7	109,9	112,2	112,7	116,2	118,9	117,9	117,7	118,2	116,9

Nota: Veicoli leggeri (motocicli e autoveicoli a 2 assi con altezza al primo asse fino a mt 1,30/ Veicoli pesanti (motocarri, autoveicoli a 2 assi con altezza al primo asse superiore a mt 1,30; autoveicoli a 3 assi, a 4 assi, a 5 o più assi).

¹ I veicoli-km percorsi sono i chilometri complessivamente percorsi dalle unità veicolari entrate in autostrada.

I veicoli teorici medi giornalieri (rapporto tra veicoli-km e lunghezza dell'autostrada) conteggiati da AISCAT per l'anno 2011 sono stati 31.549 per i veicoli leggeri e 9.301 per i veicoli pesanti.

Rispetto ai veicoli effettivi medi giornalieri, la tratta autostradale maggiormente percorsa è stata la Milano-Varese e Lainate-Como-Chiasso con 288.566 veicoli complessivi, di cui 43.035 veicoli pesanti; seguono la Brescia-Padova (289.950 veicoli complessivi) e la Milano-Brescia (289.345).

Gli introiti da pedaggio incassati dalle società concessionarie (inclusi i traffici delle tratte non soggette a rilevamento continuo, il canone aggiuntivo ANAS, l'IVA; esclusi i traffici alpini) complessivamente sono ammontati, nel 2011, a 6.747 milioni di euro, il 7,8% in più rispetto al 2010. Il 55,5% dei pagamenti dei pedaggi è avvenuto tramite Telepass, il 23,2% tramite porte automatiche e il 12,3% tramite porte manuali. Gli stalli per veicoli leggeri sono 30.301 e quelli per veicoli pesanti 10.716.

Figura 4.3 - Traffico 2001-2011 (mln veicoli-km), ANFIA, AISCAT

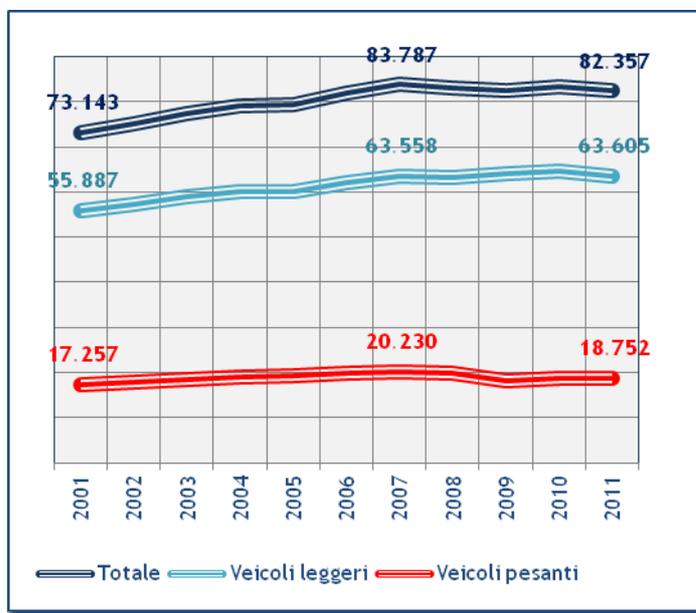
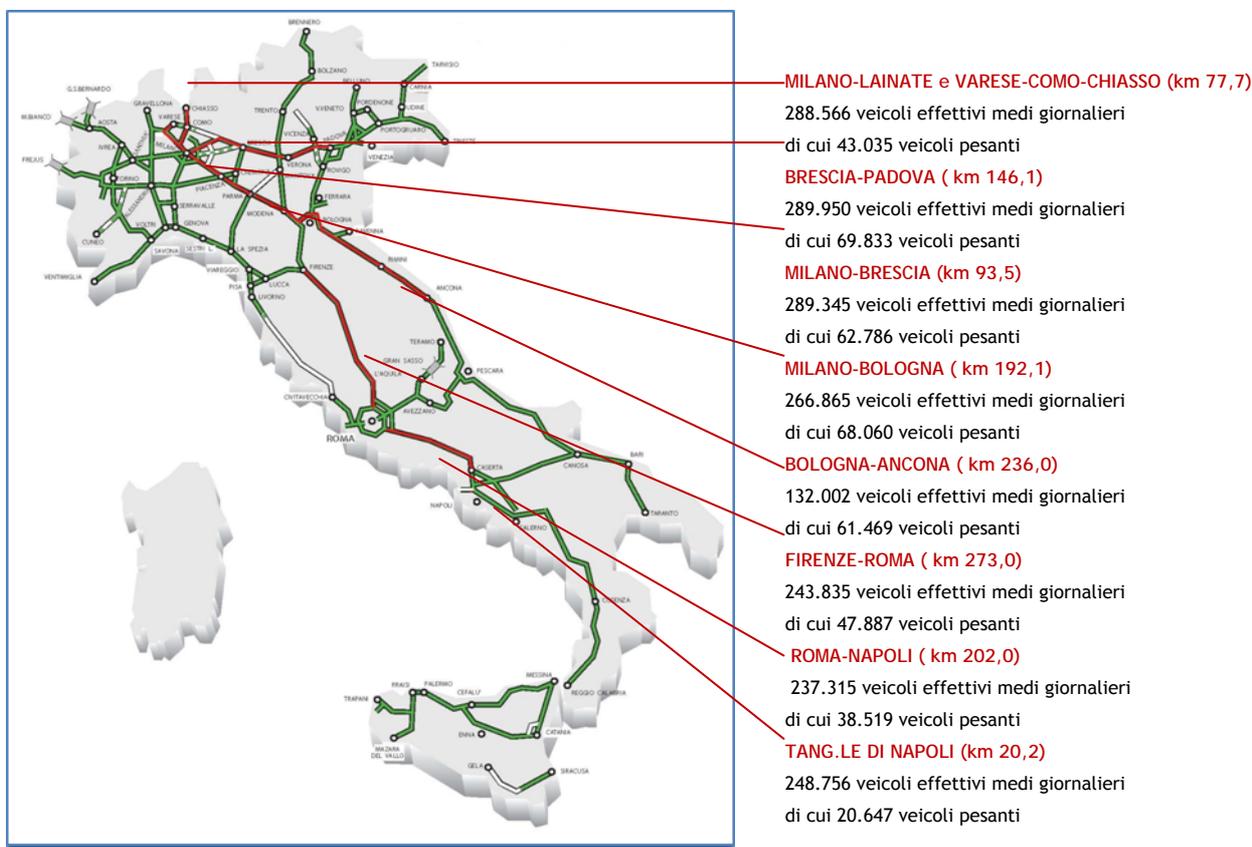


Figura 4.4 - *Veicoli effettivi medi giornalieri sulle principali autostrade italiane, Anno 2011*
Elaborazione ANFIA su dati AISCAT



In Italia, secondo i dati ACI, a fine 2011, circolavano oltre 42 milioni di autoveicoli (esclusi rimorchi, motocicli e motofurgoni). Di questi, 4.022.129 erano autocarri merci (+1% sul 2010); 671.445 autoveicoli speciali (+2,2%), e 159.766 motrici; complessivamente, risultavano 4.853.340 veicoli commerciali e industriali (+1,1% sul 2010), il 38% in più rispetto al 2000. Per quanto concerne le nuove registrazioni, sono stati immatricolati, secondo la media annuale dal 2000 al 2008, circa 227.500 veicoli commerciali leggeri e 36.000 autocarri; nel triennio 2009-2011, invece, la media annuale per i veicoli commerciali leggeri scende a 175.000 e per gli autocarri a 18.900.

4.3. Gli incidenti stradali in Italia

Nel 2011, sono stati coinvolti in incidenti stradali 386.654 veicoli. Di questi, 25.498 erano veicoli adibiti al trasporto merci, pari al 6,6% del totale. Negli incidenti che hanno visto il coinvolgimento di un veicolo trasporto merci, sono decedute complessivamente 770 persone, mentre 33.521 persone sono rimaste ferite. Tra i deceduti, 157 erano a bordo del veicolo per il trasporto merci, 133 in qualità di conducenti e 24 passeggeri. I rimanenti viaggiavano a bordo dell'altro veicolo coinvolto o, in 89 casi, erano pedoni.

Tabella 4.c - *Morti e feriti a bordo per tipologia di veicolo, 2011*
ISTAT-ACI

CATEGORIA DEL VEICOLO	N° veicoli coinvolti	Morti a bordo del veicolo	Feriti a bordo del veicolo	N° infortunati per veicolo coinvolto	Rischio di mortalità
Autovettura	255.471	1.661	165.080	0,7	0,77
Autobus/ Tram	3.038	3	2.296	0,8	0,12
Veicolo trasporto merci	25.498	157	8.527	0,3	0,73
Velocipede	17.440	282	16.406	1,0	1,91
Ciclomotore	21.012	165	20.890	1,0	0,93
Motociclo	54.181	923	54.175	1,0	2,01
Quadriciclo	718	12	577	0,8	1,98
Altro tipo di veicolo	1.382	52	836	0,6	4,45
Categoria imprecisata	7.914	16	2.129	0,3	0,24
Totale	386.654	3.271	270.916	0,7	1,00

I veicoli trasporto merci, con 0,3 infortunati (Morti o Feriti) a bordo per veicolo, ed un rischio di mortalità inferiore alla media e pari a 0,73, risultano tra i veicoli più sicuri per chi vi viaggia, spesso a scapito, tuttavia, della controparte nell'incidente. Va considerato, infatti, che mediamente il veicolo merci ha peso e dimensione maggiori rispetto all'altro veicolo.

Tabella 4.d - *Morti e feriti con autocarri coinvolti, Trend 2001-2011,*
ISTAT -ACI

ANNO	INCIDENTI CON VEICOLI MERCI			INCIDENTI TOTALI			PERCENTUALE INC. VEIC. MERCI / TOTALE		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
2001	29.321	1.450	40.602	263.100	7.096	373.286	11,14	20,43	10,88
2002	31.240	1.493	43.656	265.402	6.980	378.492	11,77	21,39	11,53
2003	29.792	1.374	41.566	252.271	6.563	356.475	11,81	20,94	11,66
2004	28.856	1.296	40.714	243.490	6.122	343.179	11,85	21,17	11,86
2005	28.818	1.239	39.858	240.011	5.818	334.858	12,01	21,3	11,90
2006	28.628	1.188	39.761	238.124	5.669	332.959	12,02	20,96	11,94
2007	28.120	1.076	39.541	230.871	5.131	325.850	12,18	20,97	12,13
2008	26.463	1.017	37.605	218.963	4.731	310.739	12,09	21,5	12,10
2009	24.393	837	35.254	215.405	4.237	307.258	11,32	19,75	11,47
2010	24.425	865	35.065	211.404	4.090	302.735	11,55	21,15	11,58
2011	23.337	770	33.521	205.638	3.860	292.019	11,35	19,95	11,48

Rispetto all'anno 2001, il numero di incidenti con veicoli merci è sceso del 20,4%, quello dei morti del 46,9%, mentre quello dei feriti è sceso del 17,4%. A livello generale, gli incidenti e i feriti sono diminuiti del 21,8%, i morti del 45,6%.

La maggior parte degli incidenti in cui è coinvolto un veicolo merci avviene in autostrada, in particolare se ci si riferisce a veicoli pesanti, cioè con peso >3,5 t.

Tabella 4.e - *Morti in incidente con almeno un veicolo pesante > 3,5 t per tipo di strada, ISTAT-ACI*

Tipologia di strada	Morti	di cui Conducenti
Autostrade	90	28
Urbano	95	3
Extra urbano	188	10
Totale	373	41

Nell'anno 2011, sulla rete autostradale italiana si sono verificati 11.007 incidenti con 338 decessi e 18.515 feriti. I veicoli coinvolti in tali incidenti sono stati in totale 20.799, tra cui 4.078 veicoli per il trasporto di merci, pari al 19,6%. Con riferimento ai soli incidenti mortali, i veicoli coinvolti sono stati 537, di cui 174, pari al 32,4%, erano adibiti al trasporto merci. Sulle strade extraurbane principali (ANAS ed ex-ANAS), i veicoli merci coinvolti in incidente nel 2011 sono stati 5.713, pari al 9,5% dei veicoli coinvolti; gli incidenti mortali hanno riguardato 1.880 veicoli di cui 278 adibiti al trasporto merci, pari al 14,8%. La presenza di veicoli merci, di dimensione e peso superiori agli altri veicoli, rappresenta dunque un fattore aggravante dell'esito dell'incidente.

Limitando l'analisi alla rete autostradale a pedaggio, nel 2011, gli incidenti stradali con feriti e/o morti sono stati 7.332 (il 14,2% in meno rispetto al 1990 e il 30% in meno rispetto al 2000). Le vittime della strada sono risultate 242 contro le 688 del 1990 e le 589 del 2000. Gli incidenti stradali con feriti e/o morti in cui sono risultati coinvolti veicoli pesanti sono stati 1.401 (-34% sul 2001), con 2.143 feriti (-31% sul 2001) e 66 morti (-55%).

Da un'analisi per anno di immatricolazione del veicolo coinvolto in incidente, risulta che il 33% circa dei veicoli merci ha almeno 10 anni di età. Per tali veicoli, si nota un leggero aumento del peso percentuale di alcune tipologie di incidenti, quali l'urto con ostacolo e lo scontro fronto-laterale.

Seppur dalla statistica non sempre risulti evidente l'eventuale guasto che può aver causato l'incidente, si riscontra, come prevedibile, una maggior propensione ai guasti del veicolo quando questo ha almeno 10 anni di età (la quota di veicoli per cui per cui una concausa di incidente è un guasto è del 47% *contro il 33%* di tutti i veicoli incidentati). Le più frequenti cause di guasto del veicolo sono lo scoppio o usura degli pneumatici, la rottura o insufficienza dei freni, la rottura degli organi di agganciamento dei rimorchi e il distacco di ruote.

Per quanto riguarda la componente straniera, i veicoli per il trasporto merci rappresentano il 16,2% dei veicoli con targa estera coinvolti in incidente, mentre rispetto alla categoria trasporto merci, i veicoli stranieri coinvolti in incidente sono il 3,3%. Le nazionalità più rappresentate sono Germania, Polonia, Romania (dati ISTAT-ACI 2010).

Tabella 4.f - *Contravvenzioni elevate dalla Polizia stradale per infrazioni al codice della strada, 2010, ISTAT-ACI*

Per quanto concerne il comportamento degli autisti di autocarri, le infrazioni al codice della strada riguardano per il 19% il possesso non regolare dei documenti di circolazione, per il 10% il superamento dei limiti di velocità, per il 9,5% il mancato rispetto dei tempi di guida e di riposo dei conducenti.

CODICE DELLA STRADA	Descrizione della violazione	Categoria di veicoli	
		Autocarri	in %
Art. 180-181	Possesso dei documenti della circolazione	141.075	19,2
Art. 142	Superamento dei limiti di velocità	70.480	9,6
Art. 174-178	Rispetto dei tempi di guida e di riposo dei conducenti dei veicoli pesanti	69.867	9,5
Art. 72-79	Mancanza o inefficienza dei dispositivi di frenatura, di illuminazione, segnalazione acustica e silenziatori	67.211	9,1
Art. 19 L.727/78	Irregolarità nella compilazione del foglio di registrazione del cronotachigrafo	56.533	7,7
Art. 167	Trasporto di cose e superamento limiti di peso del veicolo	46.576	6,3
Art. 172	Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta dei bambini	18.662	2,5
Art. 80-176 c.18	Revisione dei veicoli	18.480	2,5
Art. 175-176	Circolazione e comportamento sulle autostrade e strade extraurbane principali	15.890	2,2
	Altro	231.654	31,5
	TOTALE CONTRAVVENZIONI	736.428	100,0

4.4 Linee guida della Commissione europea per una mobilità più sicura



Nel 2011, in Europa, sono morte per incidente stradale 30.300 persone, il 46% in meno rispetto all'anno 2000. L'Assemblea Generale dell'ONU ha proclamato lo scorso anno un nuovo Decennio di iniziative per la sicurezza stradale, con lo scopo di ridurre ulteriormente il numero delle vittime sulle strade entro il 2020. In quest'ottica, l'UE ha definito gli obiettivi strategici per la mobilità sicura, tra cui il dimezzamento delle vittime di incidenti stradali entro il 2020, ricorrendo alla tecnologia (informazioni sul traffico in tempo reale, sistemi di frenata evoluti, assistenza automatica al conducente, comunicazioni migliori fra veicolo e infrastruttura, sistemi di controllo del comportamento del conducente ecc.), all'applicazione rigorosa delle norme e all'educazione stradale, con particolare attenzione agli utenti della strada più vulnerabili. La percentuale di incidenti che coinvolgono autocarri o autobus è ridotta, ma si tratta di incidenti più gravi (il 14% dei decessi sulla strada è causato da incidenti che coinvolgono autocarri pesanti) e, in un caso su tre, la stanchezza e il cattivo comportamento degli utenti della strada ne sono le cause principali o ne costituiscono fattori aggravanti.

▪ Tempo massimo di guida

L'UE stabilisce una serie di disposizioni per le condizioni di lavoro degli autisti professionisti, che contribuiscono anche alla sicurezza stradale e potenziano la concorrenza tra gli operatori.

Termini chiave delle disposizioni:

- **Tachigrafo:** apparecchio di controllo che registra i tempi di guida.
- **Periodo di guida giornaliero:** il periodo complessivo di guida tra due periodi di riposo giornalieri, o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale.
- **Periodo di guida settimanale:** il periodo complessivo di guida tra le ore 00.00 del lunedì e le ore 24.00 della domenica.
- **Interruzione:** periodo che permette al conducente di riposarsi. Durante tale periodo il conducente non può guidare o svolgere altre mansioni.
- **Riposo:** periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo.
- **Riposo giornaliero:** riposo obbligatorio nel corso di un periodo di 24 ore (30 ore per la multipresenza), che deve durare almeno 11 ore (riposo giornaliero regolare) o 9 ore (riposo giornaliero ridotto).
- **Riposo settimanale:** riposo obbligatorio, che deve iniziare al più tardi alla fine di 6 periodi di 24 ore dal riposo settimanale precedente, e deve durare almeno 45 ore (riposo settimanale regolare) o 24 ore (riposo settimanale ridotto).

La conformità a queste disposizioni è soggetta al continuo monitoraggio e controllo da parte degli Stati membri, che eseguono verifiche a campione dei tracciati dei tachigrafi dei veicoli, sia lungo le strade, sia presso le sedi degli operatori del trasporto.

▪ Formazione degli autisti

L'UE promuove corsi di formazione adeguati agli autisti, che, ai sensi della direttiva del 2003, devono seguire percorsi formativi ufficiali. L'UE stabilisce che la formazione ufficiale è l'unico modo per garantire agli autisti competenze e conoscenze aggiornate. La direttiva impone agli autisti 35 ore di formazione periodica ogni cinque anni.

I percorsi formativi trattano la guida sicura ed ecologica, il carico del veicolo e il comfort dei passeggeri.

▪ Orari di lavoro degli autisti

Dal 2005, gli autisti devono rispettare un orario di lavoro medio non superiore alle 48 ore settimanali (media calcolata su un periodo di quattro mesi), e il lavoro notturno non può superare le 10 ore ogni 24 ore. Non è consentito lavorare più di 6 ore consecutive senza una pausa di almeno 30 minuti.

Il tachigrafo digitale intelligente

I tachigrafi, strumenti concepiti per registrare dati come i tempi di guida e i periodi di riposo, furono introdotti per la prima volta nel 1985.

I tachigrafi digitali sono installati a bordo di sei milioni di autocarri e autobus e sono in grado di registrare in modo molto più preciso dati quali la velocità, la distanza coperta e l'identificazione dell'autista.

I dati, una volta elaborati, semplificano la procedura di controllo della conformità alle norme UE da parte degli operatori e degli autisti.

I tachigrafi della prossima generazione includeranno il posizionamento satellitare e sistemi di comunicazione stradale.

Gli operatori potranno, inoltre, collegare questi nuovi tachigrafi ai propri computer di bordo.

▪ Vedere ed essere visti

Le luci diurne dedicate (DRL) sono lampade installate sui veicoli che si accendono automaticamente all'avvio del motore e, sostanzialmente, rendono il veicolo più visibile. Sono già in uso nella maggior parte dei Paesi UE e sono diventate obbligatorie nel 2011 per tutte le automobili e i veicoli commerciali leggeri nuovi venduti nell'UE. Gli autocarri e gli autobus si sono adeguati alla norma a partire da agosto 2012.

▪ Controlli rigidi sulle merci pericolose

Il trasporto su strada (e con altre modalità) di merci pericolose, come le sostanze chimiche o infiammabili, è regolamentato da una serie di direttive UE che riguardano anche il trasporto di apparecchiature a pressione portatili. Tali norme stabiliscono dei requisiti in termini di omologazione dei veicoli, dei percorsi formativi speciali per gli autisti e delle procedure di controllo omogenee per monitorare il trasporto di merci pericolose sia lungo la strada, sia presso le sedi degli operatori. La legislazione UE prevede anche la nomina e la formazione di consulenti per la sicurezza.

▪ Eliminazione degli angoli ciechi

I veicoli di grandi dimensioni hanno un angolo cieco nella svolta a destra (o a sinistra nel caso dei veicoli con guida a destra).

La Commissione europea ha stimato che il problema provoca, in Europa, circa 400 vittime ogni anno, e che i ciclisti risultano particolarmente vulnerabili. Dal 2009 (2007 per i veicoli nuovi), tutti gli autocarri con massa superiore a 3,5 tonnellate sono dotati di specchietti retrovisori grandangolari migliorati, che riducono gli angoli ciechi di almeno l'85%.

▪ Aree di parcheggio sicure e protette

La sicurezza non riguarda solo la guida, ma anche i parcheggi. L'aumento del volume delle merci trasportate, infatti, ha fatto crescere anche le attività illecite, come il furto del carico e gli attacchi ai conducenti. L'UE ha cofinanziato numerosi progetti pilota per la creazione di aree di parcheggio sicure e protette e ha pubblicato un manuale per aiutare gli operatori dei parcheggi destinati agli autocarri a sviluppare le proprie strutture in conformità agli standard di sicurezza e qualità previsti (http://ec.europa.eu/transport/road/parking/doc/handbook_for_labelling.pdf). L'obiettivo di queste iniziative è mettere a disposizione degli autisti adeguate strutture di sosta protette e un sistema di prenotazione che contribuisca a decongestionare il traffico e a ridurre l'inquinamento ambientale. Le nuove linee guida TEN-T proposte dalla Commissione richiedono agli Stati di mettere a disposizione aree di sosta ogni 50 km sulle autostrade, per fornire agli utenti spazi di parcheggio adeguati, con i necessari livelli di sicurezza e protezione.

▪ Pneumatici

Pneumatici di cattiva qualità e con ridotta profondità degli intagli del battistrada possono provocare lo slittamento in caso di cattivo tempo o al momento della frenata. Pneumatici nuovi e di buona qualità possono garantire un'aderenza corretta, far risparmiare carburante e ridurre rumore ed emissioni.

L'Unione europea ha introdotto dal 1° Novembre 2012 (Reg. CE n. 1222/2009) un programma di etichettatura che consente ai consumatori di scegliere gli pneumatici migliori in termini di efficienza del carburante, aderenza sul bagnato e rumore. L'etichetta viene apposta agli autoveicoli (C1) e ai veicoli commerciali leggeri (C2) con un adesivo, e viene inserita nei documenti tecnici promozionali e sui siti web degli pneumatici per veicoli commerciali pesanti (C3).

Vantaggi ambientali: si ritiene che pneumatici efficienti possano far risparmiare annualmente, dal punto di vista del carburante, fino a 6,6 Mtep (megatonnellate di petrolio equivalente) di carburante, se diffusamente usati. Il risparmio corrispondente di CO₂ ammonterebbe a 4 milioni di tonnellate/anno, che equivarrebbe a togliere dalle strade europee 1,3 milioni di autovetture.

Migliore sicurezza stradale e riduzione del rumore: l'etichetta proposta classificherà l'aderenza sul bagnato e il rumore esterno di rotolamento, consentendo in tal modo ai consumatori di scegliere gli pneumatici più performanti.

▪ E-sicurezza

I sistemi di sicurezza intelligenti per i veicoli sono spesso chiamati "E-sicurezza" (eSafety). Si tratta di dispositivi elettronici all'interno dei veicoli, progettati per aiutare il conducente ad evitare i pericoli, ad esempio attivando i freni nel caso in cui la vettura sia troppo vicina ad un oggetto, o emettendo segnali di allarme quando un autocarro sta per lasciare la corsia di marcia.

Vari tipi di sistemi di sicurezza: esistono molti tipi diversi di sistemi di sicurezza elettronici per gli autoveicoli, e ne vengono realizzati di nuovi in continuazione. Essi vanno dai sistemi per evitare gli urti, ai sistemi di assistenza alla frenata e ai sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia.

Vantaggi: sistemi intelligenti di regolazione della velocità, allarmi per la cintura di sicurezza non allacciata, controllo elettronico della stabilità, etilometro "blocca-motore" per trasgressori recidivi e per conducenti professionali, nonché registratori dei dati di viaggio e degli avvenimenti, sono tutti dispositivi che aumentano notevolmente la sicurezza stradale.

Progetti: il progetto ADVISORS ha valutato la sicurezza, le prestazioni ambientali e l'efficacia dei sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS) e ha suggerito come aumentare la diffusione dell'uso degli ADAS.

Lo scopo del progetto eSafetyAware, invece, è favorire l'introduzione sul mercato di nuove tecnologie di sicurezza per i veicoli attraverso campagne d'informazione ed altre manifestazioni.

La fonte delle informazioni riportate è la pubblicazione "Trasporti stradali - Un cambio di rotta" dell'Unione europea.

Legislazione: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/index_it.htm

5.1 Il contesto mondiale e nazionale

Per una valutazione dei costi della logistica nel contesto mondiale, sono state considerate alcune ricerche accreditate. Tra queste, quella di Establish/Davis, che basa le sue rilevazioni su un vasto universo di aziende a livello internazionale, e il cui database ha più di 35 anni di vita (ha iniziato le sue rilevazioni nel 1974).

Secondo la loro ultima ricerca, riferita al 2011, il costo della logistica è stato del 7,77% sul fatturato, con una diminuzione dall'8,2% del 2010. Nel corso del tempo, comunque - come indica il grafico mostrato dalla Establish/Davis in occasione della Global Annual Conference del Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP), tenutasi a Filadelfia nell'ottobre del 2011 - tale valore si è mantenuto, secondo la media degli ultimi dieci anni, attorno all'8/9%, con fluttuazioni legate alle varie fasi del ciclo economico mondiale.

Figura 5.1 - Costi logistica su fatturato, Trend storico In %, Establish/Davis 2011

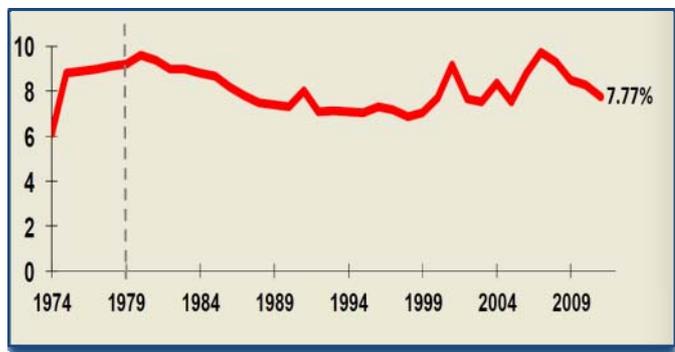


Figura 5.2 - Costi logistica su fatturato In %, Establish/Davis 2011

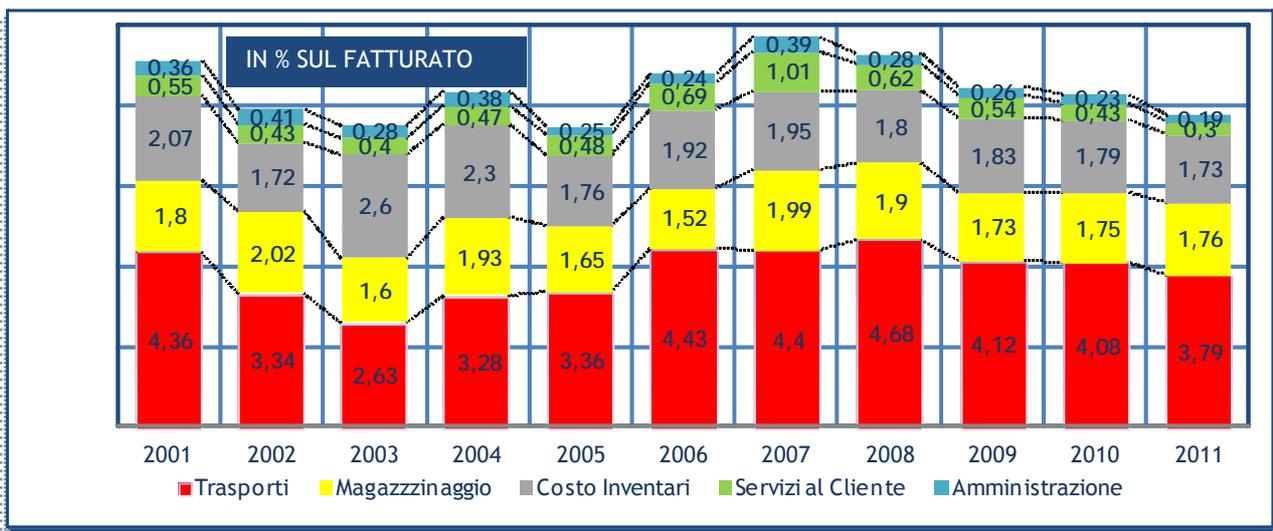
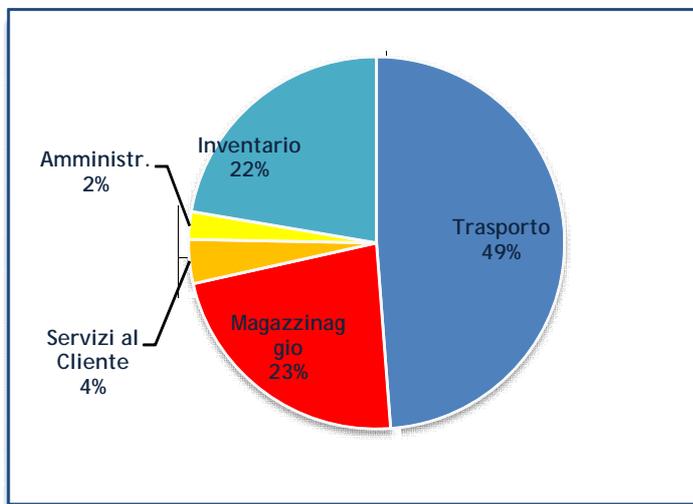


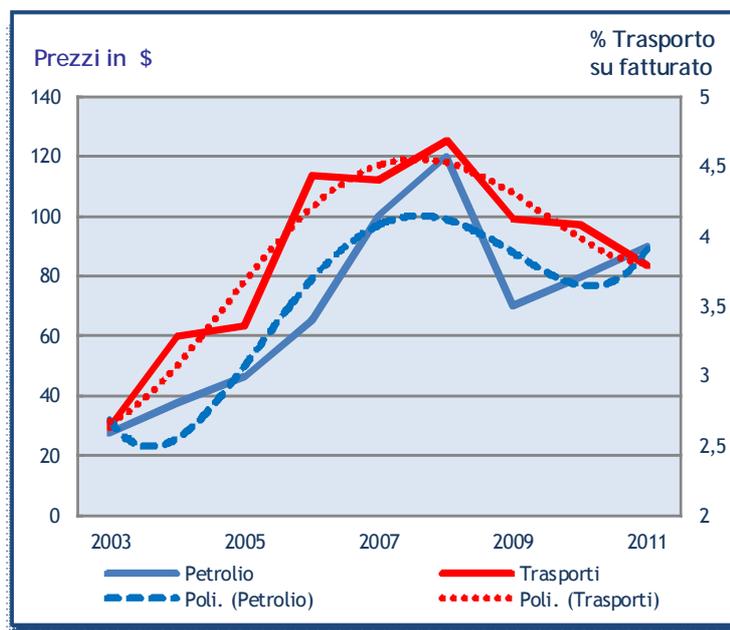
Figura 5.3 - Peso in % voci Costo Logistica
In %, Establish/Davis 2011



Tra i vari costi, il più importante è indubbiamente quello del trasporto, che nel 2011 ha contribuito al 49% della fattura logistica.

Indubbiamente, l'andamento del prezzo del petrolio ha influito sui costi del trasporto - soprattutto tra il 2003 e il 2008 - dato che i consumi di carburante incidono per il 30% sui costi del trasporto, ovvero più dei costi del lavoro.

Figura 5.4 - Raffronto costi trasporto e prezzi petrolio
In %, Establish/Davis 2011



Dato che i prezzi dei carburanti sono notevolmente aumentati tra la fine del 2011 e agosto 2012, è probabile che l'incidenza del costo dei carburanti sia aumentata nell'ultimo anno.

Di seguito alcune delle conclusioni più interessanti della presentazione di Establish:

- Le imprese minori (< 200 milioni US\$ di fatturato) hanno una percentuale di costi logistici sul fatturato doppia rispetto a quelle con dimensioni maggiori.
- Le imprese i cui prodotti hanno un valore unitario inferiore ai 15\$, hanno una incidenza sul fatturato dei costi logistici fino a 3 volte superiore rispetto a quelle con prodotti a maggior valore.

A.T. Kearney, nella sesta edizione della sua ricerca sui costi della Logistica, basata su un campione di 18 Paesi europei, è arrivata a stimare un valore dei costi della logistica sul totale del fatturato del 7,7% per il 2013, dal 6,1% del 2003 e dal 7,3% del 2008. Come si vede in Figura 5.5, la crisi economica europea ha fatto lievitare soprattutto i costi del trasporto, del magazzinaggio e della tenuta degli inventari. L'incidenza dei costi del trasporto e del magazzinaggio è identica a quella della ricerca di Establish/Davis.

Figura 5.5 - Europa, Costi logistici sul fatturato
In %, A.T. Kearney/EIA 2009

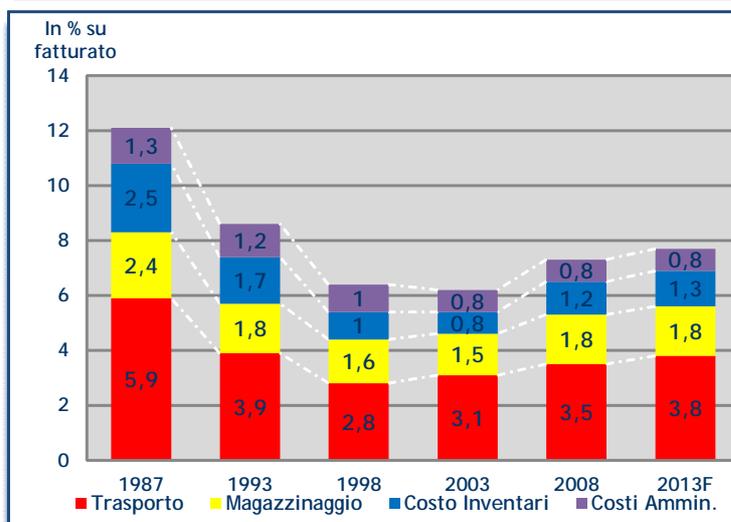
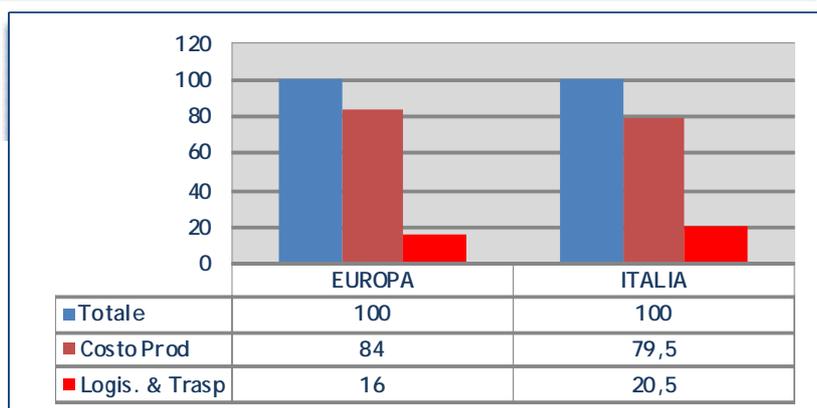


Figura 5.6 - Europa-Italia, Logistica e trasporti
Incidenza sul valore della produzione, A.T. Kearney



Secondo uno studio di A.T. Kearney per Confetra, nel caso dell'Italia, tali costi sono superiori dell'11% circa rispetto ai costi medi europei, con un maggiore costo della Logistica "tradizionale" (che esclude i costi per la tenuta degli inventari), pari, in Italia, a circa 12 miliardi di euro (valore dovuto soprattutto alla maggiore incidenza dei costi del trasporto rispetto alla media europea). Se si guarda al costo di produzione, secondo la stima fatta

da A.T. Kearney per il Piano Generale dei trasporti del 2006, in Europa la somma dei costi del trasporto e della logistica incideva per il 16% sulla produzione industriale, mentre in Italia tali costi erano addirittura del 20,5%¹, con uno scarto di 4,5 punti. Una logistica inefficiente ostacola anche la produttività, perché allunga i tempi di consegna e rende più complessi i rapporti di fornitura e sub-fornitura tra imprese, e l'integrazione a valle con la filiera della distribuzione commerciale.

Anche se sotto questo punto di vista non tutti gli osservatori concordano, l'inefficienza logistica del nostro Paese assomma quindi a 40 miliardi di euro, una vera e propria tassa sul sistema economico e produttivo. La maggior parte degli osservatori ritiene che tale gap rispetto alla media europea non si sia modificato negli ultimi anni. Se si riuscisse, quindi, ad abbassare di un solo punto percentuale l'incidenza del costo

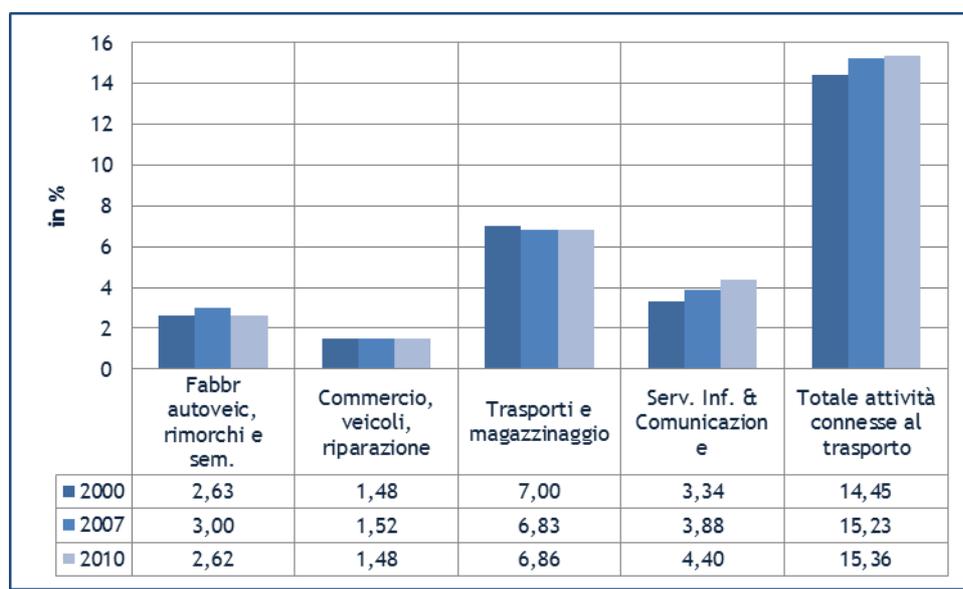
¹ Fonte: Rivista "Sistemi di logistica" Dicembre 2010 (anno III - n° 4). "Considerato che il fatturato industriale nel 2009 è stato di circa 920 miliardi, la stima di tale scarto ammonta a circa 40 miliardi. L'Ufficio Studi della Banca d'Italia ha stimato tale scarto tra l'Italia e la media europea di 4,6 punti; dei 188 miliardi di fatturato calcolati per il settore trasporti e logistica, i 2/3 sono assorbiti dal conto proprio (122 miliardi, di cui 48 per i costi di trasporto e 74 per i costi di logistica), mentre 66 miliardi riguardano il conto terzi (di cui 50 per i trasporti e 16 per logistica).

della logistica e dei trasporti sul valore della produzione, si otterrebbe già un risparmio di circa 10 miliardi l'anno.

Se si analizzano i costi intermedi per i settori connessi ai trasporti, riportati nell'ultima edizione del Conto Nazionale Trasporti, in Italia mantengono un peso complessivo, diretto e indiretto, stimabile nel 14/15% circa del PIL. La Tabella include anche le attività di magazzinaggio delle merci, la movimentazione interna alle aziende e il controllo dei flussi informativi che le accompagnano.

Tutti questi servizi, che talora vengono curati direttamente dagli stessi produttori dei beni, sono inclusi entro l'industria manifatturiera e la distribuzione commerciale nella classificazione dei conti nazionali.

Figura 5.7 - Italia, Costi intermedi per i settori connessi ai trasporti
Incidenza sul PIL, valori concatenati (anno di rif. 2005), Conto Naz. dei Trasporti



L'andamento dal 2000 mostra scostamenti contenuti, anche a causa della crisi globale del 2008/9, che si è riflessa pesantemente sull'attività di trasporto. In progressivo aumento solo i servizi informativi e di comunicazione.

5.2 L'efficienza logistica secondo la Banca Mondiale

A partire dal 2007, la World Bank ha costruito un indice denominato LPI (Logistic Performance Index), che monitora l'efficienza logistica di 155 Paesi. I dati qui riportati si riferiscono alla terza edizione (2012) del rapporto *Connecting to Compete, Trade Logistics in the Global economy*, realizzato a cadenza biennale dalla World Bank.

L'indice logistico è costruito considerando numerosi indicatori riconducibili a sei aree:

- efficienza delle dogane;
- qualità delle infrastrutture di trasporto e di information technology;
- capacità di organizzare spedizioni competitive in termini di prezzo;
- competenza e qualità dell' "industria logistica" locale;
- tracciabilità delle spedizioni;
- frequenza con la quale le spedizioni raggiungono il destinatario entro i tempi originariamente previsti.

La valutazione di questi fattori fornisce un indice di "competitività logistica" in un range tra 1 e 5, che consente di attribuire un rank a ciascun Paese. Il Sud-Est asiatico risulta essere una delle aree logisticamente più efficienti: la migliore performance è attribuita a Singapore, mentre la peggiore spetta al Burundi. Tra i Paesi europei, la Finlandia e la Germania sono rispettivamente al 3° e al 4° posto della classifica.

Il reddito sembra essere una variabile importante ma non determinante, altri fattori giocano un ruolo importante nell'efficienza logistica di un Paese e riguardano piuttosto l'organizzazione delle strutture della catena logistica (per esempio agenzie doganali efficienti, una buona struttura di information and communication technology, liberalizzazione dei mercati dei servizi logistici, etc.).

Tabella 5.a - *Logistic Performance Index*
Posizionamento nella classifica mondiale, ANFIA su dati World Bank 2012

	Singapore	Finlandia	Germania	Olanda	Francia	Spagna	Belgio	UK	USA	Italia
LPR Rank	1	3	4	5	12	20	7	10	9	24
Customs	1	2	6	7	14	24	8	10	13	27
Infrastructure	2	6	1	3	14	23	8	15	4	24
International shipments	2	4	11	3	6	10	5	13	17	19
Logistics competence	6	1	4	7	14	19	8	11	10	22
Tracking & tracing	6	1	7	2	11	23	8	10	3	20
Timeliness	1	13	2	12	21	23	9	10	6	18

Secondo il report 2012 della Banca Mondiale, l'indice LPI colloca l'Italia al 24° posto nel mondo per performance logistica, dopo quasi tutti gli altri principali Paesi UE e molti Paesi asiatici. Questa bassa collocazione in classifica costa all'Italia 40 miliardi di inefficienza logistica, un valore intorno al 2,5% del PIL² che, insieme al maggior costo dell'energia e della burocrazia, pesa sulla competitività del nostro Paese e costituisce uno dei motivi principali della bassa crescita economica degli ultimi dieci anni.

Nel confronto con gli altri Paesi dell'Unione europea, la performance dell'Italia è particolarmente negativa per l'indicatore di efficienza delle dogane, mentre consegue un risultato migliore di Francia, Austria e Spagna secondo il criterio della puntualità (Timeliness).

Una semplificazione burocratica delle procedure doganali, incentivi ai meccanismi di mercato che stimolino la competitività e la professionalità delle imprese di servizi logistici, e un potenziamento dei servizi di ICT, consentirebbero una migliore qualità dei servizi offerti dal nostro Paese.

La Tabella 5.b illustra il posizionamento (LPI Rank) dei paesi dell'Unione europea nei confronti dei principali partner mondiali per ciascuno dei sei sub-profilo identificati.

Tabella 5.b - *Logistic Performance Index, World Bank 2012*

Country	LPI Rank	LPI Score	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
Finland	3	4,05	3,98	4,12	3,85	4,14	4,14	4,10
Germany	4	4,03	3,87	4,26	3,67	4,09	4,05	4,32
Netherlands	5	4,02	3,85	4,15	3,86	4,05	4,12	4,15
Denmark	6	4,02	3,93	4,07	3,70	4,14	4,10	4,21
Belgium	7	3,98	3,85	4,12	3,73	3,98	4,05	4,20
United Kingdom	10	3,90	3,73	3,95	3,63	3,93	4,00	4,19
Austria	11	3,89	3,77	4,05	3,71	4,10	3,97	3,79
France	12	3,85	3,64	3,96	3,73	3,82	3,97	4,02
Sweden	13	3,85	3,68	4,13	3,39	3,90	3,82	4,26
Luxembourg	15	3,82	3,54	3,79	3,70	3,82	3,91	4,19
Spain	20	3,70	3,40	3,74	3,68	3,69	3,67	4,02
Italy	24	3,67	3,34	3,74	3,53	3,65	3,73	4,05
Ireland	25	3,52	3,40	3,35	3,40	3,54	3,65	3,77
Portugal	28	3,50	3,19	3,42	3,43	3,48	3,60	3,88
Greece	69	2,83	2,38	2,88	2,69	2,76	2,98	3,32
MEDIA UE15		3,78	3,57	3,85	3,58	3,81	3,85	4,03
MEDIA UE27		3,48	3,26	3,45	3,35	3,47	3,53	3,82

Migliore performance

Singapore	1	4,13	4,10	4,15	3,99	4,07	4,07	4,39
-----------	---	------	------	------	------	------	------	------

ANFIA su dati World Bank

customs (efficienza procedure di sdoganamento dogane)

infrastructure (qualità delle infrastrutture e ITC)

international shipments (facilità di predisporre spedizioni internazionali competitive in termini di prezzo)

logistics competence (competenza e qualità dei servizi logistici)

tracking & tracing (tracciabilità delle spedizioni)

timeliness (frequenza con la quale le spedizioni raggiungono il destinatario entro i tempi originariamente previsti).

² 40 mld € secondo la Banca d'Italia, su un PIL che la stessa Banca d'Italia stima in 1.500 mld € (dato 2010).

Anche l' "Indagine campionaria sui costi dei trasporti internazionali", condotta dalla Banca d'Italia e pubblicata il 5 ottobre 2012, denuncia la complessiva debolezza del comparto logistico nazionale, che condiziona la competitività del sistema-Italia.

Le principali indicazioni che ne emergono sono le seguenti.

Per quanto attiene alle infrastrutture, gli operatori riterrebbero utile il completamento degli assi ferroviari in grado di connettere il Paese alle principali direttrici di traffico europee, nonché di assicurare un efficace collegamento fra il Nord e il Sud del Paese, ma anche un potenziamento dei raccordi locali con altri tipi di vettori, specie quello marittimo. Le altre modalità di trasporto risentono di diverse criticità (in particolare, per quanto riguarda il trasporto stradale, il congestionamento dei nodi di Milano, Bologna e Genova) che, tuttavia, oltre a essere di per sé meno gravi e più gestibili, sarebbero riscontrabili diffusamente anche all'estero.

Problemi generalmente rilevati sono quello degli allacci delle aree portuali alla viabilità ordinaria, e quello dell'insoddisfacente funzionamento dei nessi intermodali tra le diverse forme di trasporto. I centri logistici vengono valutati nel complesso come sufficienti, anche se si riscontrano problemi circa l'eccessiva frammentazione e la distribuzione sul territorio.

Tariffe del trasporto, durata e prevedibilità dei tempi, efficienza e affidabilità degli operatori, sarebbero nel complesso valutati come sufficienti, a eccezione del comparto ferroviario. I problemi di quest'ultimo, rendendone di fatto in molti casi poco attraente l'utilizzo, costringerebbero ad un uso del trasporto stradale superiore a quello desiderabile.

Un altro problema rilevato da quasi tutti gli spedizionieri intervistati risiede nelle pratiche doganali, che risultano lente, onerose e diversificate sul territorio, con risvolti negativi per la competitività internazionale del settore logistico.

Si riscontrano problemi, sia pure di gravità inferiore, per quanto attiene all'organizzazione della catena logistica (scarsa programmazione delle attività, ridotto ricorso all'*outsourcing*, insufficiente integrazione tra gli operatori e loro eccessiva frammentazione). Ciò risulta penalizzante rispetto a esperienze estere che si caratterizzano per la presenza di grandi gruppi totalmente integrati, che seguono l'intero ciclo della merce.

Le dotazioni informatiche degli operatori e il ricorso all'ICT vengono giudicate nel complesso sufficienti. È, tuttavia, carente l'integrazione dei sistemi tra i diversi operatori, con conseguenze negative sul trattamento complessivo del ciclo della merce e sulla tracciabilità delle spedizioni.

Dall'indagine sono emerse anche diverse indicazioni di *policy*. Alcune rientrano nella sfera di competenze del decisore pubblico e riguardano l'assetto normativo (*deregulation* e liberalizzazione; alleggerimenti burocratici e flessibilità della gestione operativa di dogane e centri logistici) e gli indirizzi di politica economica (scelte circa la destinazione ottimale dei fondi disponibili per gli investimenti; sistema degli incentivi). In altri casi, viene sottolineato il potenziale ruolo degli stessi operatori (possibilità di concentrazione e razionalizzazione dell'offerta, ampliamento del ricorso all'*outsourcing* logistico). Sono state evidenziate, infine, questioni in relazione alle quali potrebbero essere le Associazioni di categoria ad assumere un ruolo attivo (armonizzazione dei sistemi informativi e formulazione di "carte dei servizi" condivise).

Una considerazione trasversale, che emerge dall'insieme dei contatti intercorsi con gli operatori, è la seguente: il settore della logistica e dei trasporti è una realtà complessa e articolata, che può e deve essere analizzata in dettaglio, prendendo a riferimento individualmente le diverse modalità di trasporto e le rispettive peculiarità e criticità. L'efficienza complessiva del sistema, tuttavia, fa perno in misura determinante sulle interconnessioni tra le diverse modalità di trasporto (ossia sulla capacità di sviluppare un autentico sistema intermodale), e sulla capacità del Paese di considerarlo, programmarlo e gestirlo come un "tutto unitario", alla stregua di quanto avviene in realtà estere più efficienti. Da questo punto di vista, questo lavoro ha mostrato come il sistema-Italia abbia ancora molta strada da percorrere.

5.3 Priorità europee in tema di politiche dei trasporti e della logistica

La Commissione europea assegna ai trasporti un ruolo fondamentale nella società: favoriscono la libera circolazione delle persone e delle merci e rappresentano un'importante leva di crescita dell'economia e dell'occupazione. Dieci sono gli obiettivi individuati dalla Commissione per definire il programma strategico e creare un sistema che tenga conto delle esigenze di trasporto di un territorio di oltre 500 milioni di abitanti, sotto il profilo delle risorse, che sono limitate, dei vincoli ambientali, e in un contesto competitivo mondiale molto agguerrito.

Nel 2010, l'Unione europea ha importato petrolio per un controvalore di circa 210 miliardi di euro. Considerando che, in futuro, la disponibilità delle riserve e le fonti di approvvigionamento saranno meno sicure, influenzandone il prezzo, come già sta avvenendo, è indispensabile che siano attuate misure per ridurre la dipendenza dal petrolio. Questo non solo per evidenti ragioni economiche, ma anche per evitare che il fenomeno ponga delle limitazioni alle possibilità di spostamento di persone e merci.

L'efficienza energetica dei mezzi di trasporto in generale, e in particolare del trasporto su gomma, grazie ai grandi investimenti sostenuti dai costruttori di veicoli, è sicuramente migliorata, ma permane una forte dipendenza dal petrolio e dai suoi derivati (96% settore trasporti).

L'Unione europea, inoltre, ha ribadito il suo impegno nella riduzione del riscaldamento globale: entro il 2050, l'Europa dovrà ridurre le emissioni di gas serra dell'80-95% rispetto ai livelli del 1990. E tra i vari settori economici su cui l'Unione può far leva per raggiungere i suoi obiettivi, c'è anche quello dei trasporti. Le emissioni dei gas serra derivanti dai trasporti dovranno essere ridotte del 60% entro il 2050 (che corrisponde ad una riduzione di circa il 70% rispetto ai livelli del 2008).



Le nuove tecnologie per i veicoli da un lato, e la gestione del traffico dall'altro, rappresentano gli ambiti fondamentali su cui lavorare per contenere gli effetti negativi dell'inquinamento atmosferico - emissioni di gas serra comprese - e acustico.

Molte imprese europee sono leader mondiali a livello di infrastrutture, logistica, sistemi di gestione del traffico e fabbricazione di veicoli e attrezzature di trasporto. Occorre lavorare per mantenere questa posizione competitiva.

E' la rete infrastrutturale a determinare la mobilità e, in quanto tale, necessita di una pianificazione, per massimizzarne l'impatto positivo sulla crescita economica e ridurre al minimo le conseguenze negative per l'ambiente. La Commissione europea ha individuato come orientamento strategico lo sviluppo di grandi infrastrutture di collegamento tra regioni occidentali e orientali, e tra aree centrali e periferiche, con l'intento di equilibrare e migliorare la crescita economica su tutto il territorio europeo.

Secondo la Commissione, vista la crescente pressione a cui sono soggette le risorse pubbliche per il finanziamento delle infrastrutture, sarà necessario definire un nuovo approccio ai finanziamenti e alla tariffazione, sostenendo un'intensa cooperazione tra i Paesi membri.

In definitiva, è soprattutto la competizione mondiale a rendere urgente una strategia europea per un sistema dei trasporti efficiente, che sostenga il settore industriale e non condanni al declino nessuna modalità di trasporto. Dal 2001 (anno di pubblicazione del precedente Libro bianco sui trasporti), molto è stato fatto: dall'apertura del mercato nei settori del trasporto aereo, stradale e, in parte, ferroviario, all'aumento della sicurezza per le persone e lungo tutta la catena logistica (*end to end*), all'adozione di nuove norme per il miglioramento delle condizioni di lavoro e dei diritti dei passeggeri; alle reti europee dei trasporti (finanziate mediante le reti TEN-T - transeuropean network, i fondi strutturali e il Fondo di Coesione) e all'efficienza ecologica dei mezzi di trasporto.

Nel caso specifico delle merci, il trasporto sulle brevi e medie distanze (*grosso modo al di sotto di 300 km; più della metà di tutte le merci, in termini di peso complessivo, transita sulla rete stradale con distanze inferiori a 50 km e più dei tre quarti con distanze inferiori a 150 km - dati Eurostat*) continuerà ad essere effettuato in larga misura con autocarri. Su distanze fino a 300 km il trasporto stradale risulta praticamente imbattibile per flessibilità, velocità, possibilità di consegna "porta a porta". Si renderà necessario, comunque, migliorare ancora l'efficienza ecologica di questi veicoli attraverso: lo sviluppo di nuovi motori e carburanti più puliti (*la riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico, resa possibile dalle nuove tecnologie di propulsione elettrica o a idrogeno o ibrida, consente, per esempio, di effettuare consegne in ambito urbano anche in orari diversi da quelli di punta del mattino e del pomeriggio*); l'uso di sistemi di trasporto intelligenti - STI (*che contribuisce a una gestione del traffico in tempo reale - riducendo le tempistiche di consegna e la congestione dell'ultimo miglio - e tutela conducenti, aziende e merci dagli attacchi criminali*); l'adozione di ulteriori misure per migliorare i meccanismi di mercato.



Sulle distanze più lunghe, invece, le opzioni di utilizzo di carburanti alternativi sono più limitate, e la multimodalità del trasporto merci dovrà risultare economicamente redditizia per gli spedizionieri. L'Unione europea dovrà adottare soluzioni per decongestionare il traffico sviluppando corridoi merci specializzati, che permettano di ridurre il consumo di energia e le emissioni e di minimizzare l'impatto ambientale e che al contempo abbiano bassi costi amministrativi e d'esercizio. Per trasferire, nelle lunghe distanze, volumi di merci su ferrovia, occorrono, oltre a tempi lunghi, anche investimenti cospicui, nonché un'interazione con l'ambiente che consenta di limitare l'inquinamento acustico, soprattutto nei transiti urbani. I porti marittimi, che possono rappresentare un'ottima soluzione per trasportare grandi volumi di merci sia all'interno dell'Unione europea, sia verso il resto del mondo, richiedono connessioni efficienti con l'entroterra.

Obiettivo dell'Unione europea: per le distanze superiori ai 300 km, il 30% del trasporto di merci su gomma entro il 2030, e più del 50% entro il 2050, dovrebbe essere trasferito ad altri modi di trasporto (ferrovie o trasporto marittimo).

Le priorità sopra enunciate sono contenute nel Libro bianco sui trasporti, il cui testo definitivo è stato pubblicato il 28.3.2011, COM(2011) 144³. Esso rappresenta il documento strategico della Commissione europea relativo alle idee sul futuro del sistema dei trasporti nell'Unione europea, e definisce l'agenda politica per i prossimi dieci anni. Qui di seguito è riportata una sintesi degli obiettivi del documento, in cui si evidenziano i temi che riguardano nello specifico il trasporto merci su strada.

I dieci obiettivi contenuti nel Libro Bianco per realizzare un sistema di trasporti competitivo ed efficiente sul piano delle risorse, prevedono di: mettere a punto e utilizzare carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili; ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche, incrementando l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico; migliorare l'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi d'informazione - che vanno dalla tracciabilità delle merci, all'ottimizzazione degli orari e dei flussi delle stesse (*e-Freight*) - e incentivi di mercato (*procedere verso la piena applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga"*); *eliminare distorsioni fiscali e sussidi ingiustificati; avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada; sviluppare la pianificazione elettronica intermodale degli itinerari).*



Le tecnologie dell'informazione e della comunicazione, inoltre, offrono la possibilità di soddisfare esigenze di accessibilità e di trasmissione dei documenti senza dover aumentare la mobilità.

Una rete di trasporto efficiente necessita di risorse considerevoli. Il costo per sviluppare l'infrastruttura di trasporto dell'Unione europea in modo da soddisfare la domanda, è stato stimato complessivamente a 1.500 miliardi di euro nel periodo 2010-2030. Il completamento della rete TEN-T richiederà circa 550 miliardi di euro fino al 2020, di cui circa 215 saranno destinati all'eliminazione delle strozzature. I finanziamenti devono provenire sia da fonti pubbliche, sia da fonti private, ma occorre migliorare il coordinamento tra i fondi di coesione e strutturali, nonché gli obiettivi della politica dei trasporti. Nel pianificare i bilanci, gli Stati membri devono garantire una sufficiente disponibilità di fondi, a livello nazionale, per la pianificazione e la realizzazione dei progetti. La Commissione europea include tra le fonti di finanziamento anche i regimi di internalizzazione dei costi esterni e i diritti d'uso dell'infrastruttura⁴, che potrebbero generare ulteriori entrate, rendendo gli investimenti nelle infrastrutture attraenti per gli investitori privati.

³ Il testo integrale del Libro bianco sui trasporti 2011 è consultabile all'indirizzo http://europa.eu/documentation/official-docs/white-papers/index_it.htm#2011

⁴ La Commissione ha definito una metodologia comune per la tariffazione di tutti i costi esterni nell'intero settore dei trasporti - Comunicazione SEC(2008) 2207 di accompagnamento al documento COM(2008) 435.

La Direttiva Eurovignette

Si inserisce in questo quadro la direttiva "eurobollo" (*Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999 e successive modifiche; Direttiva 2006/38/CE e Direttiva 2006/103/CE*), che si prefigge di armonizzare i regimi fiscali, le tasse sugli autoveicoli, i pedaggi e i diritti di utenza per l'uso delle infrastrutture stradali, ed istituisce meccanismi equi di imputazione ai trasportatori dei costi delle infrastrutture. Il Consiglio ha approvato, a settembre 2011, la riforma della direttiva 1999/62/CE, che consente agli Stati membri di internalizzare i costi legati all'inquinamento e agli ingorghi causati dagli autoveicoli pesanti (costi esterni). La nuova direttiva "Eurovignette" dovrà essere recepita dagli Stati membri nel termine di due anni dalla pubblicazione sulla gazzetta ufficiale dell'UE. La nuova direttiva aggiorna il quadro di tariffazione del trasporto pesante di merci su strada, in modo da consentire agli Stati membri di calcolare e differenziare i pedaggi in funzione dei costi esterni causati dal trasporto in termini di inquinamento atmosferico e acustico e di congestione, in applicazione del principio "chi inquina paga".

Tali pedaggi, fino ad ora applicati alla sola rete transeuropea, si estenderanno a tutte le autostrade. I veicoli conformi ai più severi standard sulle emissioni saranno esentati dall'onere per l'inquinamento atmosferico per quattro anni a decorrere dalla data in cui la nuova direttiva diverrà applicabile.



Ciò significa che i veicoli appartenenti alla classe EURO VI beneficeranno dell'esenzione fino al 31 dicembre 2017 e i veicoli EURO V fino al 31 dicembre 2013. Gli Stati membri potranno esentare i veicoli di massa inferiore a 12 tonnellate, qualora l'applicazione dei pedaggi provochi notevoli effetti negativi o costi amministrativi eccessivi. Una maggiorazione potrà essere invece applicata, a certe condizioni, agli oneri di infrastruttura nelle regioni montuose. Sebbene non sussista un obbligo in tal senso a carico degli Stati membri, le entrate generate dagli oneri di infrastruttura e per i costi esterni dovrebbero andare a sostegno dei progetti nel settore dei trasporti, in particolare a favore della rete transeuropea di trasporto. Un obbligo espresso di accantonamento è previsto, invece, per le entrate derivanti dalla maggiorazione sugli

oneri di infrastruttura nelle regioni montane, o dalla maggiorazione per i costi esterni sui veicoli inquinanti.

La Commissione europea sta lavorando per definire un quadro normativo adeguato al raggiungimento degli obiettivi, che riguarda, oltre ai pedaggi, la legislazione sociale e di sicurezza, in un'ottica di ulteriore apertura dei mercati del trasporto su strada. In materia di cabotaggio, per esempio, la Commissione si impegna a procedere all'eliminazione delle restrizioni residue (*con "trasporti di cabotaggio", si intendono i «trasporti nazionali di merci effettuati per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante»*).



Il Cabotaggio

In forza al regolamento del pacchetto legislativo adottato dal Parlamento europeo nel 2009, che regola con nuove norme il cabotaggio, una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata, i trasportatori sono autorizzati a effettuare fino a tre trasporti di cabotaggio successivi al trasporto internazionale da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante. L'ultimo scarico nel corso di un

trasporto di cabotaggio prima di lasciare lo Stato membro ospitante, tuttavia, deve avere luogo entro sette giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante, nel corso del trasporto internazionale in entrata.

Entro tale termine, i trasportatori di merci su strada potranno effettuare in qualsiasi Stato membro alcuni o tutti i trasporti di cabotaggio ammessi, «purché siano limitati ad un trasporto per Stato membro entro tre giorni dall'ingresso del veicolo vuoto nel territorio dello Stato membro in questione». L'esecuzione dei trasporti di cabotaggio sarà soggetta, salvo altrimenti disposto dalla normativa comunitaria, alle normative in vigore nello Stato membro ospitante per quanto riguarda le condizioni che disciplinano il contratto di trasporto, i pesi e le dimensioni dei veicoli stradali, le disposizioni relative al trasporto di talune categorie di merci - come quelle pericolose o derrate deperibili o animali vivi - il tempo di guida e i periodi di riposo, l'imposta sul valore aggiunto - IVA - sui servizi di trasporto. D'altro canto, il regolamento prevede che, in caso di grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionali all'interno di una determinata zona geografica, dovuta all'attività di cabotaggio o aggravata da tale attività, «qualsiasi Stato membro può ricorrere alla Commissione ai fini dell'adozione di misure di salvaguardia, comunicandole le informazioni necessarie e le misure che intende adottare nei confronti dei trasportatori residenti».

Tali misure possono giungere fino ad escludere temporaneamente la zona in questione dall'ambito di applicazione del regolamento e, comunque, potranno rimanere in vigore per un massimo di sei mesi, rinnovabili una sola volta entro gli stessi limiti di validità. Entro la fine del 2013, la Commissione dovrà redigere una relazione sullo stato del mercato comunitario del trasporto stradale, con la quale sarà tenuta a valutare se l'armonizzazione abbia fatto registrare progressi tali da poter prendere in considerazione l'ulteriore apertura dei mercati nazionali del trasporto su strada, incluso il cabotaggio.

La Commissione europea, nella tabella di marcia del piano europeo dei trasporti, individua due fasi sulla fissazione della tariffazione e tassazione intelligenti, al fine di evitare distorsioni:

Fase I (fino al 2016), in cui è necessario ristrutturare gli oneri e le tasse attualmente applicati nel settore dei trasporti, che attualmente non riflettono il costo effettivo dell'utilizzo delle infrastrutture di trasporto e le tariffe attuali non inviano segnali di prezzo corretti agli operatori.

- Rivedere la tassazione dei carburanti per i veicoli a motore, identificando chiaramente le componenti di energia e CO₂.
- Introdurre progressivamente diritti obbligatori per l'uso dell'infrastruttura a carico dei veicoli pesanti, nell'ambito di un regime che preveda, in sostituzione dei diritti attualmente prelevati,

strutture tariffarie e componenti di costo comuni, quali il recupero dei costi di usura, inquinamento acustico e atmosferico.

- Analizzare i sistemi di pedaggio stradale esistenti e valutarne la compatibilità con i trattati UE. Definire orientamenti per l'applicazione dei costi di internalizzazione ai veicoli stradali, in modo da coprire i costi sociali della congestione, delle emissioni di CO₂ - se non compresi nella tassa sui carburanti - dell'inquinamento acustico e atmosferico e degli incidenti. Fornire incentivi agli Stati membri che avviano progetti pilota per l'introduzione di regimi basati su tali orientamenti.
- Procedere all'internalizzazione dei costi esterni per tutti i modi di trasporto, applicando principi comuni e tenendo conto delle specificità di ciascun modo.
- Creare un quadro per destinare le entrate generate dai trasporti allo sviluppo di un sistema di trasporti integrato ed efficiente.
- Emanare orientamenti per chiarire, laddove necessario, aspetti del finanziamento pubblico dei differenti modi di trasporto e della relativa infrastruttura.
- Riesaminare, laddove necessario, la tassazione nel sistema dei trasporti, collegando ad esempio la tassazione dei veicoli alla loro efficienza ecologica.



Fase II (dal 2016 al 2020)

- Nel solco della Fase I, procedere alla piena e obbligatoria internalizzazione dei costi esterni nel trasporto stradale e ferroviario. Internalizzare i costi dell'inquinamento acustico e atmosferico nei porti e negli aeroporti e dell'inquinamento atmosferico in mare, e prendere in esame l'applicazione obbligatoria di diritti di internalizzazione su tutte le vie navigabili interne dell'Unione europea.

5.4 Le priorità nazionali per un efficiente sistema della logistica

“Le diseconomie prodotte dall’assenza di un’offerta infrastrutturale e di una gestione efficiente ed efficace determinano, oltre a una forte incidenza sui consumi energetici e sul tasso di inquinamento atmosferico, un danno per il Paese di circa 50-60 miliardi di euro, con una perdita di oltre 3 punti di PIL, il trasferimento ad operatori esteri di attività ad alto valore aggiunto, minori possibilità lavorative, con circa 400.000 occupati, mentre un sistema competitivo potrebbe coinvolgere oltre 2 milioni di unità” così recita la Direttiva del Ministro dello Sviluppo Economico Corrado Passera recante gli “indirizzi generali sull’attività amministrativa e sulla gestione per il 2012”, adottata il 9 gennaio 2012, in riferimento alla bozza finale del Piano Nazionale della Logistica (26 luglio 2012 www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=12968).

La Direttiva dà atto che il nuovo Piano per la logistica individua le cause principali dell'emergenza logistica - come il costo dell'ultimo miglio, la sempre più scarsa utilizzazione dell'offerta ferroviaria, la forte crescita del trasporto su gomma, l'assenza di un'organizzazione efficiente della distribuzione delle merci in ambito urbano, la forte incidenza dei costi per la movimentazione in ambito portuale, la carenza di interazioni tra porto e retroporto, la saturazione dei transiti alpini - e propone interventi concreti, non più procrastinabili, per la loro rimozione, attraverso precisi impegni e garanzie finanziarie per la realizzazione di reti e nodi infrastrutturali finalizzati ad aumentare i proventi dell'intera filiera logistica.

Il nuovo Piano Nazionale della Logistica 2012-2020, in fase di approvazione al CIPE, è totalmente incentrato sugli effetti di spinta all'economia italiana che potranno derivare dalle azioni per ridurre l'inefficienza logistica del nostro Paese, stimata in 40 miliardi di euro, e dalla realizzazione delle reti di trasporto europee TEN-T, ben quattro delle quali si incroceranno nella Pianura Padana.

Nel documento, è centrale il ruolo dei porti e delle ferrovie ma, l'aspetto più interessante ai fini del presente Studio è l'indicazione di importanti misure di politica industriale anche per il frazionato autotrasporto italiano.

Ancora oggi, infatti, dopo anni di denuncia di una situazione critica, in Italia la frammentazione del sistema dei trasporti oltrepassa abbondantemente un livello tollerabile, assumendo connotazioni paradossali. E se nel Centro-nord della penisola le aziende hanno saputo avviare validi processi di associazionismo, nel Mezzogiorno si assiste ad un autentico pullulare di realtà monoveicolari. Per questo, solo nelle grandi imprese per lo più gestite in società per azioni, si è registrata l'entrata di partners stranieri attirati dalla buona potenzialità di espansione produttiva. Al quinto posto in ambito UE (dopo Francia, Germania, Belgio e Olanda), il nostro Paese accusa un costante ridimensionamento della sua quota, oggi attestata circa al 15%, nel trasporto intracomunitario, non solo per la frammentazione a livello aziendale, sindacale e di rappresentanza sociale, ma certo anche a causa della bassa specializzazione dei mezzi a disposizione. Tale questione, di importanza strategica per il futuro, risulta oggi difficilmente affrontabile senza una politica organizzativa di gruppo, che contempli la completa gestione del ciclo di movimentazione delle merci. Se si concentrano al Nord le imprese con parchi veicoli più consistenti, nel Sud, caratterizzato da aziende per la maggior parte monoveicolari, si assiste ad un fenomeno che porta ad un'ulteriore riduzione delle dimensioni d'impresa: il trend di sviluppo è negativo, per cui le grandi propendono verso la fascia delle medie e queste ultime tendono a divenire piccole. Il fenomeno si spiega con il fatto che, pur trascurando l'attività di trasporto in senso lato, gli operatori più importanti non cedono l'attività commerciale. Il trasporto delle merci viene così affidato ad imprese di stampo soprattutto artigianale, troppo piccole per essere competitive e reggere il confronto con la concorrenza internazionale.

Connota le aziende dell'autotrasporto nazionale la sottocapitalizzazione (la mancanza di supporti all'attività di produzione, come la gestione del traffico, la promozione del servizio, etc.).

L'assenza di una cultura d'impresa, che porta alla miope accettazione di condizioni di lavoro massacranti e sottopagate, causa così danni economici a tutto il settore. Un problema culturale, dunque, sottende essenzialmente la situazione che oggi descrive il mondo del trasporto in Italia.

L'aggregazione, in tal senso, si configura come il solo modo per affrontare a buoni livelli di competitività un mercato internazionale i cui protagonisti stranieri sono in larga parte in grado di offrire elevati standard di qualità dei servizi, a prezzi appetibili per la domanda.

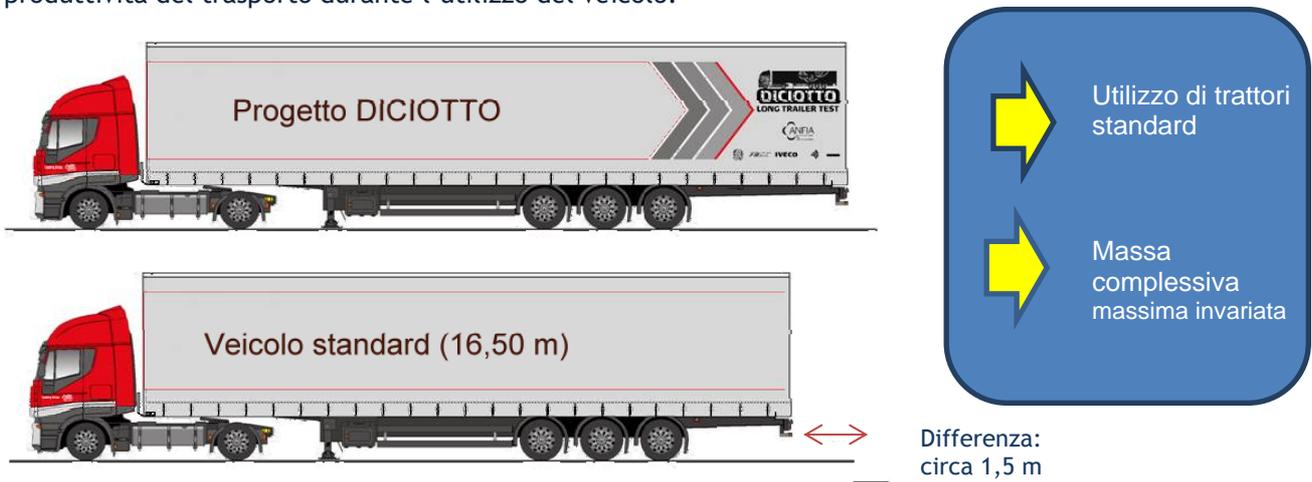
Fenomeno crescente negli ultimi anni, generato dall'eccessiva polverizzazione delle imprese di autotrasporto e dai conseguenti elevati costi dell'inefficienza logistica, è quello della migrazione delle imprese stesse all'estero, che provoca un continuo depauperamento del tessuto imprenditoriale ed economico nazionale, con ulteriori riflessi negativi anche nell'ambito della concorrenza tra imprese.

Obiettivo finale, nelle parole del Ministro Passera, così come del Piano Nazionale per la logistica, è che l'Italia diventi la "piattaforma logistica mediterranea per le merci dirette verso l'Europa e per le merci che l'Europa esporta via mare verso l'Africa e l'America del Sud. Tuttavia, numerosi sono gli interventi da affrontare affinché il Paese possa affrontare questa sfida. Dall'adeguamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie, più in particolare della portualità, affinché possa rappresentare uno sbocco alternativo ai porti del Nord Europa per i traffici generati dalle economie della Mitteleuropa, all'aggregazione e all'aumento dell'efficienza delle imprese e dei servizi di trasporto.

E' l'Unione europea a spingere in questa direzione, mettendo al primo posto, tra i corridoi ferroviari europei a vocazione merci da attivare, il corridoio Rotterdam-Genova (cfr. la decisione del Regolamento UE 913/2010, pubblicato sulla G.U. Ue L276 del 20.10.2010). Considerazioni di carattere ambientale rafforzano questo orientamento e il mercato non potrà non tenerne conto. Un container che, dopo aver attraversato il Canale di Suez, raggiunge il mercato europeo attraverso i porti italiani e poi su rotaia, produce meno CO₂ rispetto allo stesso container che arriva attraverso i porti del Nord Europa.

5.5 L'efficienza della logistica attraverso l'efficienza dei veicoli: il Progetto Diciotto

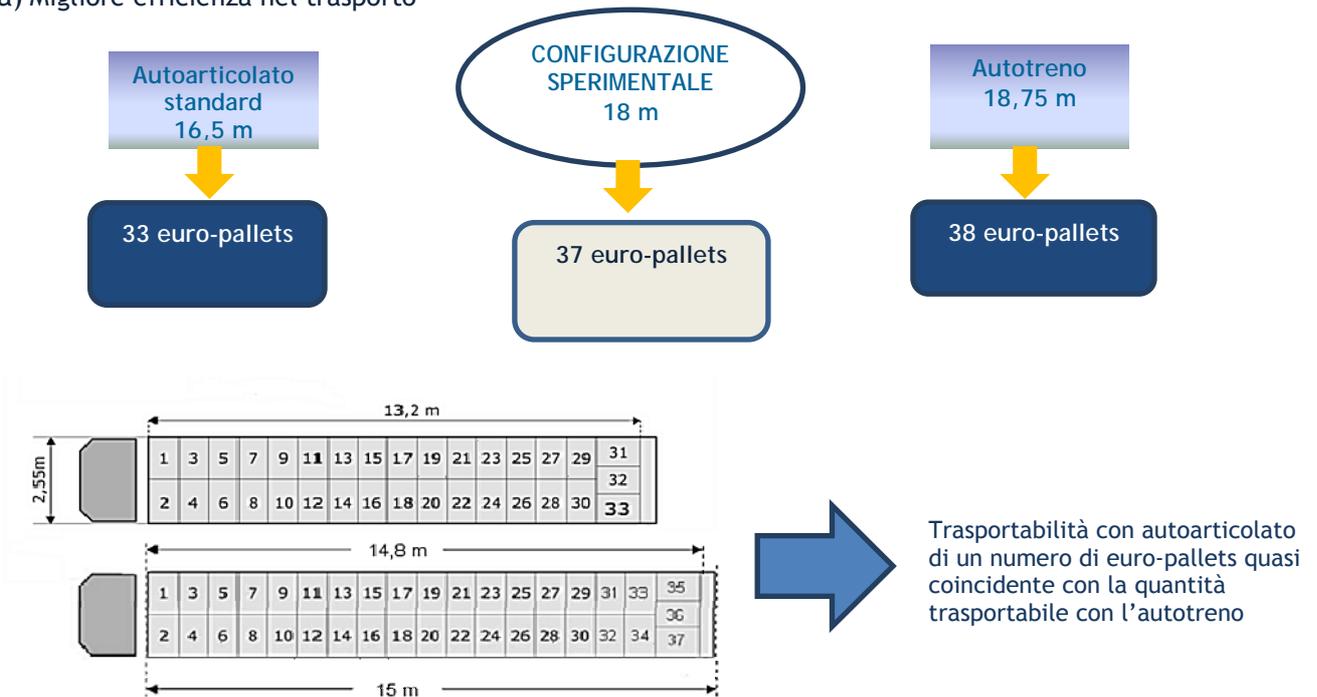
Che cos'è il Progetto Diciotto. E' il Programma di sperimentazione, lanciato in Italia da ANFIA nel 2009, di autoarticolati con una lunghezza fino a 18 metri, per la valutazione dei vantaggi in termini di produttività del trasporto durante l'utilizzo del veicolo.



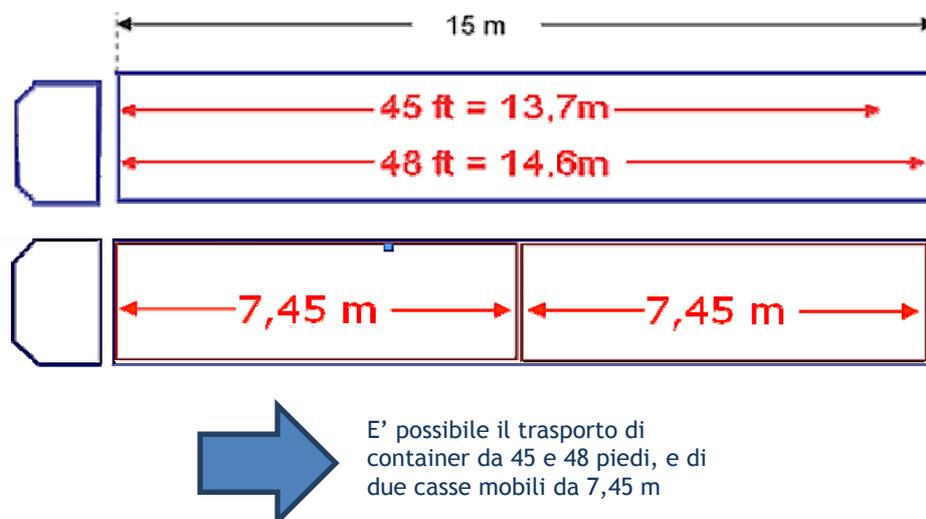
E' una valida alternativa alle sperimentazioni con masse massime fino a 60 t e lunghezze superiori a 25 m, in corso in altri Paesi europei, che in Italia incontrerebbero ostacoli oggettivi alla circolazione e non piena compatibilità con le infrastrutture stradali e di supporto logistico.

Vantaggi del progetto Diciotto:

a) Migliore efficienza nel trasporto



b) Intermodalità



Il programma di sperimentazione. In Italia, il programma ha previsto la sperimentazione di 32 combinazioni per un periodo di 3 anni, incrementati di ulteriori 2. La circolazione è autorizzata solo sul territorio nazionale. In Germania, il programma è iniziato nel 2006 con l'impiego di 300 autoarticolati con lunghezza massima da 16,5 m a 17,8 m. In Repubblica Ceca, nel 2007, il Ministero dei Trasporti ha autorizzato l'uso di configurazioni trattore+semirimorchio da 17,8 m sul territorio nazionale. In UK, il Dipartimento Federale dei trasporti sta autorizzando una sperimentazione fino a 900 veicoli per autoarticolati con lunghezza massima di 17,5 m e altri 900 veicoli per autoarticolati da 18,5 m.

Finalità del Progetto Diciotto. Lo scopo principale del Progetto è la raccolta di dati atti a documentare e verificare sul campo i vantaggi dell'utilizzo di combinazioni da circa 18 metri rispetto a quelle standard. La verifica si è effettuata mediante l'utilizzo in parallelo, sulle stesse missioni operative, di veicoli lunghi e veicoli standard. La valutazione viene effettuata in base a:

- o Convenienza economica: quantificazione riduzione del costo medio per unità di merce trasportata.
- o Guidabilità: verifica che le nuove soluzioni non manifestino incompatibilità di sorta con le attuali infrastrutture, come ponti, strade, traghetti, officine, piattaforme, etc.
- o Intermodalità: verifica dei vantaggi rappresentati dalla possibilità di caricare container da 48 piedi e di trasportare due casse mobili da 7,45 m.
- o Manovrabilità: capacità del veicolo di effettuare le tipiche manovre di parcheggio piuttosto che di accesso e posizionamento nei piazzali di carico, docks, ecc.
- o Sicurezza stradale: verifica dell'assenza di difficoltà di sorpasso per gli utenti della strada.



appendice statistica

INDICE

Outlook Mondo - Indicatori economici	pag. 77
Outlook Area Euro - Indici della produzione industriale, tasso di disoccupazione	78
Trend mensili 2011-2012: prezzi petrolio, prezzi gasolio in Italia	79
Dati di settore UE: produzione industriale e servizi autotrasporto	80
Ambiente ed evoluzione tecnologica	81
Produzione mondiale veicoli commerciali e industriali	82
UE 27+Efta: Mercato veicoli commerciali e industriali	83
UE 27+Efta: Mercato veicoli commerciali $\leq 3,5$ t. Ptt	84
UE 27+Efta: Mercato veicoli industriali $> 3,5$ t. Ptt	85
UE 27+Efta: Mercato veicoli industriali 3,5-15,99 t. Ptt	86
UE 27+Efta: Mercato veicoli industriali ≥ 16 t. Ptt	87
Italia: mercato veicoli commerciali, industriali e rimorchi	88
Italia: graph veicoli industriali $\geq 3,5$ t Ptt per classi di peso	89
Italia: produzione veicoli commerciali e industriali	90
Italia: export/import /saldo commerciale	91
Italia: evoluzione parco per categoria veicolo	92

■ OUTLOOK MONDO - INDICATORI ECONOMICI

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Proiezioni		
										2013	2014	
Prodotto interno lordo (variazione percentuale annuale)												
Mondo	4,9	4,6	5,3	5,4	2,8	-0,6	5,1	3,9	3,2	3,5	4,1	
Economie avanzate	3,1	2,6	3,0	2,8	0,1	-3,5	3,0	1,6	1,3	1,4	2,2	
USA	3,5	3,1	2,7	1,9	-0,3	-3,1	2,4	1,8	2,3	2,0	3,0	
Area Euro	2,2	1,7	3,2	3,0	0,4	-4,4	2,0	1,4	-0,4	-0,2	1,0	
Germania	0,7	0,8	3,9	3,4	0,8	-5,1	4,0	3,1	0,9	0,6	1,4	
Francia	2,5	1,8	2,5	2,3	-0,1	-3,1	1,7	1,7	0,2	0,3	0,9	
Italia	1,7	0,9	2,2	1,7	-1,2	-5,5	1,8	0,4	-2,1	-1,0	0,5	
Spagna	3,3	3,6	4,1	3,5	0,9	-3,7	-0,3	0,4	-1,4	-1,5	0,8	
Giappone	2,4	1,3	1,7	2,2	-1,0	-5,5	4,5	-0,6	2,0	1,2	0,7	
Regno Unito	2,9	2,8	2,6	3,6	-1,0	-4,0	1,8	0,9	-0,2	1,0	1,9	
Mercati emergenti ed economia in via di sviluppo	7,5	7,3	8,2	8,7	6,1	2,7	7,4	6,3	5,1	5,5	5,9	
Centro ed Est Europa	7,3	5,9	6,4	5,4	3,2	-3,6	4,6	5,3	1,8	2,4	3,1	
CSI	8,2	6,7	8,8	9,0	5,4	-6,4	4,8	4,9	3,6	3,8	4,1	
Russia	7,2	6,4	8,2	8,5	5,2	-7,8	4,3	4,3	3,6	3,7	3,8	
Developing Asia	8,5	9,5	10,3	11,4	7,9	7,0	9,5	8,0	6,6	7,1	7,5	
Cina	10,1	11,3	12,7	14,2	9,6	9,2	10,4	9,3	7,8	8,2	8,5	
India	7,6	9,0	9,5	10,0	6,9	5,9	10,1	7,9	4,5	5,9	6,4	
America Latina e Caraibi	6,0	4,7	5,7	5,8	4,2	-1,5	6,2	4,5	3,0	3,6	3,9	
Brasile	5,7	3,2	4,0	6,1	5,2	-0,3	7,5	2,7	1,0	3,5	4,0	
Messico	4,0	3,2	5,1	3,2	1,2	-6,0	5,6	3,9	3,8	3,5	3,5	
Medio Oriente e Nord Africa	6,2	5,3	6,3	5,7	4,5	2,6	5,0	3,5	5,2	3,4	3,8	
Africa Sub-Saharaniana	7,1	6,2	6,4	7,1	5,6	2,8	5,3	5,3	4,8	5,8	5,7	
Unione Europea	2,6	2,3	3,6	3,4	0,6	-4,2	2,1	1,6	-0,2	0,2	1,4	
Pil procapite ¹												
Economie avanzate	2,4	1,9	2,3	2,0	-0,7	-4,1	2,4	1,0	0,7	0,9		
Mercati emergenti ed economia in via di sviluppo	6,4	6,0	7,1	7,5	4,9	1,5	6,3	5,2	4,3	4,6		
Trade in Goods and Services (variazione percentuale annuale)												
Commercio mondiale (Volume)	10,7	7,7	9,2	7,8	3,0	-10,4	12,6	5,9	2,8	3,8	5,5	
Exports in miliardi di US\$												
Goods and Services ¹	11.401	12.951	14.924	17.376	19.870	15.888	18.899	22.231	22.419	23.303		
Prezzo petrolio ²	30,7	41,3	20,5	10,7	36,4	-36,3	27,9	31,6	1,0	-5,1	-2,9	
In US\$ al barile ²	37,76	53,35	64,27	71,13	97,04	61,78	79,03	104,01	105,08	99,70	96,78	

¹ aggiornamento Ottobre 2012

² Media quotazioni di UK Brent, Dubai e West Texas Intermediate
fonte: International Monetary Fund - Gennaio 2013

■ OUTLOOK AREA EURO - INDICATORI ECONOMICI

PRODUZIONE INDUSTRIALE

(indici 2005=100)

	Italia	Francia	Germania	Spagna	Area Euro
2004	100,8	99,8	96,6	99,2	98,6
2005	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2006	103,6	100,9	105,7	103,9	104,2
2007	105,4	102,2	112,1	106,0	108,2
2008	101,8	99,3	112,0	98,3	106,3
2009	82,7	86,6	93,7	82,7	90,5
2010	88,3	90,7	103,9	83,4	97,1
2011	88,4	92,3	111,8	82,2	100,4
2011 - 1° trim.	89,6	92,7	110,1	85,1	100,5
2° trim.	90,1	92,2	111,2	84,4	100,6
3° trim.	88,5	92,2	113,2	83,0	101,1
4° trim.	87,0	91,4	111,3	81,2	99,4
2012 - 1° trim.	85,0	90,9	111,1	80,2	99,0
2° trim.	83,3	90,3	110,9	78,6	98,4
3° trim.	82,9	90,0	111,8	78,3	98,7

fonte: elaborazioni della Banca d'Italia su dati Istat ed Eurostat

Nota: i dati annuali sono corretti per il numero delle giornate lavorative

i dati trimestrali sono destagionalizzati e corretti per il numero delle giornate lavorative

TASSO DI DISOCCUPAZIONE

(dati destagionalizzati; valori percentuali)

	Italia	Italia (Centro-Nord)	Italia (Sud-Isole)	Francia	Germania	Spagna	Euro17*
2004	8,0	4,9	14,9	9,3	10,5	10,9	9,3
2005	7,7	4,8	14,3	9,3	11,3	9,2	9,2
2006	6,8	4,4	12,2	9,2	10,2	8,5	8,5
2007	6,1	4,0	11,0	8,4	8,7	8,3	7,6
2008	6,8	4,6	12,0	7,8	7,5	11,4	7,6
2009	7,8	5,9	12,6	9,5	7,8	18,0	9,6
2010	8,4	6,4	13,4	9,7	7,1	20,1	10,1
2011	8,4	6,3	13,7	9,6	5,9	21,7	10,2
2011 - 1° trim.	8,0	6,0	13,0	9,6	6,3	20,7	9,9
2° trim.	8,0	5,9	13,1	9,5	6,0	21,0	9,9
3° trim.	8,5	6,4	13,9	9,6	5,8	22,0	10,2
4° trim.	9,2	7,0	14,9	9,8	5,6	23,0	10,6
2012 - 1° trim.	10,0	7,6	16,1	10,0	5,6	23,8	10,9
2° trim.	10,5	7,9	16,9	10,2	5,5	24,7	11,3
3° trim.	10,6	8,0	16,9	10,3	5,5	25,6	11,5

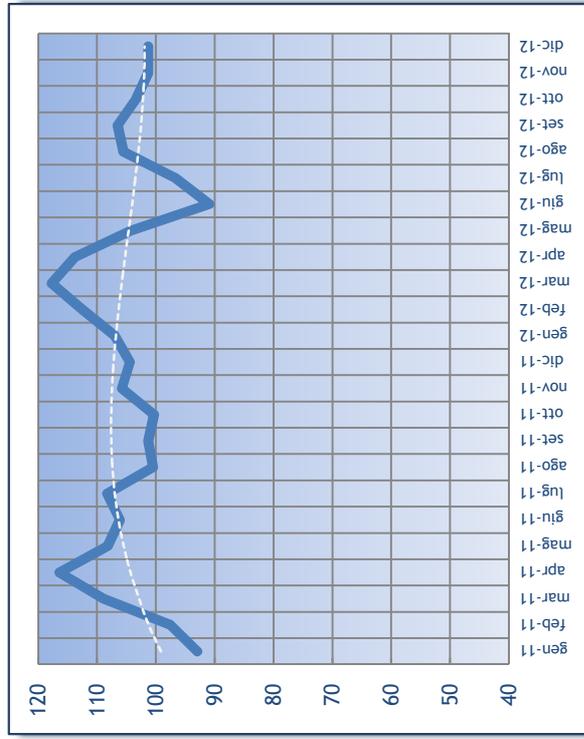
fonte: Banca d'Italia su dati Eurostat e Istat

* include Austria, Belgio, Cipro, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Malta, Olanda, Portogallo,

Rep. Slovacca, Slovenia, Spagna

■ TREND MENSILE 2011-2012: PREZZI PETROLIO, PREZZI GASOLIO AUTO IN ITALIA

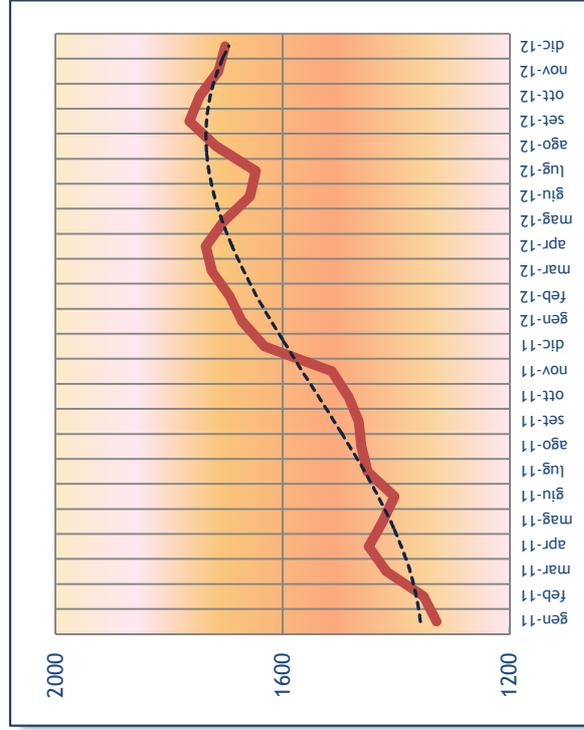
US\$ prezzi medi mensili al barile



fonte: Banca d'Italia

Media aritmetica delle quotazioni di greggio considerate: Brent, Dubai, WTI

ITALIA - Prezzi medi mensili alla pompa Gasolio auto Euro/1000 litri



fonte: Ministero dello Sviluppo Economico

- il costo del carburante è una componente significativa di tutti i costi operativi del trasporto merci
- differenze sull'uso del veicolo possono determinare una migliore efficienza in termini di consumi ed emissioni di CO₂ per ton/km e m³/km di merci trasportate

UNIONE EUROPEA - TRASPORTO MERCI : UN SETTORE ECONOMICO IMPORTANTE

Industria

2.300.000 ca. trucks prodotti, che generano un fatturato di attorno a 65 miliardi di euro,

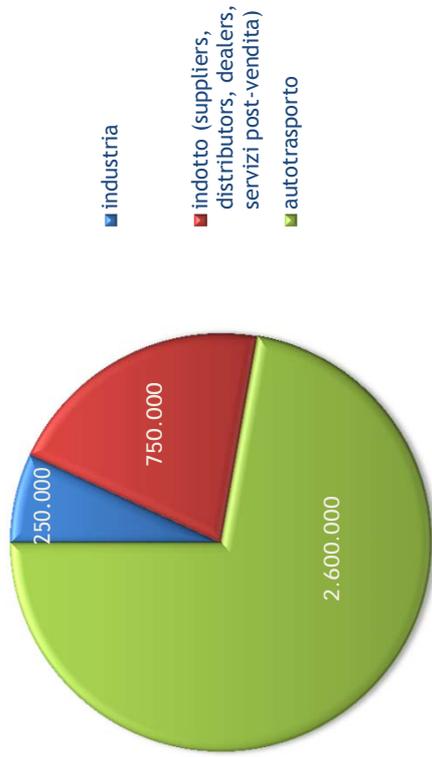
Addetti diretti

250 mila addetti dell'industria in senso stretto, che generano 750 mila posti di lavoro nell'indotto (componenti, distributori, concessionari, rete post-vendita)

Addetti indiretti

2,6 milioni di addetti indiretti, impiegati nell'industria di autotrasporto e un fatturato di 250 miliardi di euro l'anno

3.600.000 addetti diretti e indiretti



Fonte: ACEA - 2010

■ AMBIENTE

Gli autocarri contribuiscono al 6% circa delle emissioni globali di CO₂.

I veicoli per il trasporto merci hanno caratteristiche di costruzione poco uniformi, perché rispondono ad esigenze di trasporto individuali e necessitano di allestimenti particolari. In Europa la flotta dei veicoli industriali presenta quindi una vasta presenza di veicoli differenti per portata, allestimento, specialità, che determina un impatto notevole in termini di efficienza dei consumi e impatto ambientale.

Giocano un ruolo importante anche i professionisti del trasporto con i loro stili di guida e la loro sensibilità nell'adottare ogni misura utile per ottimizzare i consumi di carburante e ridurre le emissioni nocive. In questa direzione le nuove tecnologie sono determinanti: iniettori common rail, cambi automatici, turbocharging e intercooling.

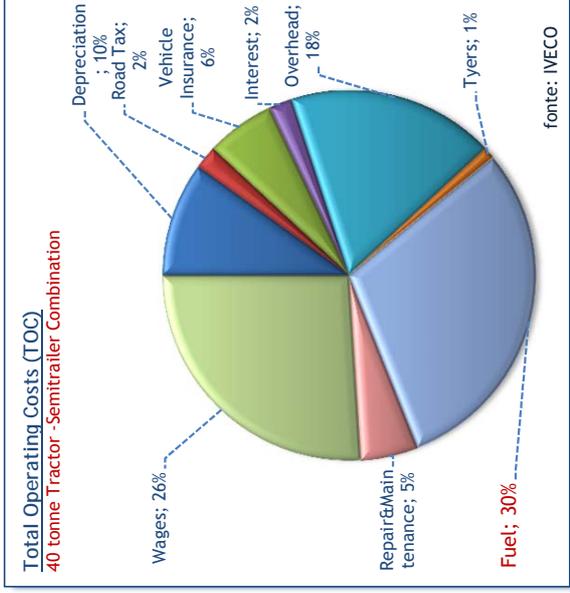
Un autocarro di 40 tonnellate, prodotto oggi, brucia oggi 1/3 in meno di uno prodotto negli anni '70.

Un modello EuroV produce oggi circa 1/10 delle emissioni di CO₂ rispetto ad un modello equivalente degli anni '80.

Le emissioni di Nox prodotte dagli autocarri sono state tagliate di circa l'86% rispetto a livelli degli anni '90.

Le emissioni di particolato sono scese invece del 95%.

Le emissioni nocive prodotte dai camion sono scese in Europa del 60%, nonostante l'aumento costante delle merci trasportate (tonn/km).



fonte: ACEA-ottobre 2010

■ PRODUZIONE MONDIALE DI AUTOVEICOLI

unità

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 prov.
Veicoli commerciali leggeri	14.258.117	14.258.250	15.920.143	16.815.495	16.137.334	15.516.496	16.174.586	13.526.534	10.605.426	14.751.021	15.609.355
Autocarri	2.025.671	2.827.616	2.523.632	2.848.868	3.079.873	3.272.701	3.220.438	3.737.653	3.080.398	4.233.870	4.174.322
Totale	16.283.788	17.085.866	18.443.775	19.664.363	19.217.207	18.789.197	19.395.024	17.264.187	13.685.824	18.984.891	19.783.677

I dati 2011 in corsivo sono stime/2011 data are estimates

Fonte: OICA/Associazioni nazionali

var. % su anno precedente

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Veicoli commerciali leggeri	-5,1	0,0	11,7	5,6	-4,0	-3,8	4,2	-16,4	-21,6	39,1	5,8
Autocarri / Trucks	2,5	39,6	-10,8	12,9	8,1	6,3	-1,6	16,1	-17,6	37,4	-1,4
Totale	-4,2	4,9	7,9	6,6	-2,3	-2,2	3,2	-11,0	-20,7	38,7	4,2

* Comprende VC tra 3,5 e 7 tonn. Adibiti al trasporto merci e Minibus, derivati da VCL / Comprising LCV between 3.5 and 7 tons and minibuses derived from LCV

■UE27 +EFTA - IMMATRICOLAZIONI VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI

unità

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
VCL ≤3,5 t.	1.856.287	1.807.851	1.843.116	2.022.023	2.111.659	2.136.318	2.284.846	2.043.311	1.422.695	1.547.182	1.653.316	1.440.499
Autocarri >3,5 t.	360.325	322.824	334.474	365.841	389.426	412.630	438.307	427.851	240.052	256.565	323.873	295.610
>3,5-15,99 t.	121.486	109.931	110.195	113.426	118.205	118.033	117.476	115.029	76.622	79.642	80.931	74.554
>15,99 t.	237.693	212.893	224.279	252.415	271.221	294.597	320.831	312.822	163.430	176.923	242.942	221.056
Totale	2.216.612	2.130.675	2.177.590	2.387.864	2.501.085	2.548.948	2.723.153	2.471.162	1.662.747	1.803.747	1.977.189	1.736.109

Fonte: AAA/ACEA/ANFIA

var. % su anno precedente

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
VCL ≤3,5 t.	-2,7	-2,6	2,0	9,7	4,4	1,2	7,0	-10,6	-30,4	8,8	6,9	-12,9
Autocarri >3,5 t.	-3,4	-10,4	3,6	9,4	6,4	6,0	6,2	-2,4	-43,9	6,9	26,2	-8,7
>3,5-15,99 t.	-4,0	-9,5	0,2	2,9	4,2	-0,1	-0,5	-2,1	-33,4	3,9	1,6	-7,9
>15,99 t.	-3,2	-10,4	5,3	12,5	7,5	8,6	8,9	-2,5	-47,8	8,3	37,3	-9,0
Totale	-2,8	-3,9	2,2	9,7	4,7	1,9	6,8	-9,3	-32,7	8,5	9,6	-12,2

■UE27+EFTA - MERCATO VEICOLI COMMERCIALI ≤ 3,5 t.DI PTT

Paesi	2001	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 prov.	var. % 2012/2011
UE 27+EFTA	1.856.287	2.111.659	2.136.318	2.284.846	2.043.311	1.422.695	1.547.182	1.653.316	1.440.499	-12,9
UE 15+EFTA	1.856.287	1.987.630	1.947.271	2.057.762	1.810.042	1.308.713	1.458.129	1.553.892	1.347.983	-13,3
Austria	23.952	28.752	30.379	32.335	32.775	25.592	28.031	32.531	31.508	-3,1
Belgio	59.707	62.007	60.394	67.941	67.481	53.681	55.042	61.428	54.607	-11,1
Danimarca	31.297	57.881	65.496	59.528	34.139	15.570	16.595	24.331	24.109	-0,9
Finlandia	14.581	15.353	16.561	17.593	16.467	8.714	11.046	14.492	11.469	-20,9
Francia	433.071	419.043	439.271	460.552	458.946	372.592	415.449	426.654	381.233	-10,6
Germania	194.664	193.699	197.548	221.799	223.553	170.079	197.274	233.422	219.422	-6,0
Grecia	20.083	23.071	23.774	24.057	22.266	14.556	10.670	6.357	3.707	-41,7
Irlanda	37.957	36.430	39.987	43.385	28.763	8.780	9.976	11.364	10.874	-4,3
Italia	226.255	210.489	230.292	242.826	221.830	175.849	180.686	170.672	116.112	-32,0
Lussemburgo	3.770	3.025	3.083	3.492	4.028	3.063	3.246	3.423	3.262	-4,7
Paesi Bassi	83.355	65.229	63.917	80.830	84.654	51.275	49.607	58.670	56.576	-3,6
Portogallo	98.659	66.632	64.482	68.418	55.398	38.901	45.656	34.963	16.011	-54,2
Regno Unito	256.719	325.372	329.691	340.868	291.541	188.477	225.049	260.153	239.641	-7,9
Spagna	286.930	386.250	273.922	275.563	165.872	106.527	116.010	104.372	76.933	-26,3
Svezia	28.626	34.786	39.702	44.312	39.403	27.566	38.186	46.337	39.303	-15,2
EFTA	56.661	59.611	68.772	74.263	62.926	47.491	55.606	64.723	63.216	-2,3
Islanda	930	2.172	2.520	2.805	1.253	308	230	336	444	32,1
Norvegia	30.632	35.185	42.716	45.664	34.928	23.559	29.077	35.512	31.850	-10,3
Svizzera	25.099	22.254	23.536	25.794	26.745	23.624	26.299	28.875	30.922	7,1
U.E. Nuovi Membri		124.029	189.047	227.084	233.269	113.982	89.053	99.424	92.516	-6,9
Bulgaria			9.959	10.697	11.478	4.275	3.133	2.385	3.118	30,7
Ceca Rep.		39.047	49.491	62.038	59.986	19.427	11.576	13.269	11.821	-10,9
Cipro								2.435	1.293	-46,9
Estonia		2.896	3.717	4.646	3.002	1.176	1.370	1.968	2.139	8,7
Lettonia		1.728	2.624	3.612	2.067	525	571	1.755	2.236	27,4
Lituania		3.303	4.296	4.312	3.095	797	940	1.824	1.598	-12,4
Polonia		35.270	40.119	54.400	58.787	42.049	40.700	42.694	38.507	-9,8
Romania			31.669	35.019	39.100	14.963	9.944	9.440	9.389	-0,5
Slovacchia Rep.		14.425	19.504	23.618	26.905	15.716	6.920	5.735	5.103	-11,0
Slovenia		6.881	6.064	6.822	7.290	4.435	4.704	6.482	6.412	-1,1
Ungheria		20.479	21.604	21.920	21.559	10.619	9.195	11.437	10.900	-4,7

Fonte: AAA/ACEA/ANFIA

■UE27+EFTA - MERCATO AUTOCARRI > 3,5 t. DI PTT

Paesi	2001	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 prov.	var. % 2012/2011
UE 27+EFTA	360.325	389.426	412.630	438.307	427.851	240.052	256.487	323.873	295.610	-8,7
UE 15+EFTA	360.325	359.638	365.745	369.023	368.176	219.326	226.493	280.482	255.179	-9,0
Austria	7.985	8.296	7.609	8.417	8.590	4.790	5.221	7.377	6.589	-10,7
Belgio	12.370	12.178	10.779	12.562	12.524	8.832	8.026	9.883	8.474	-14,3
Danimarca	4.645	5.990	5.985	6.891	6.673	3.251	2.741	3.676	3.770	2,6
Finlandia	3.315	4.270	4.031	4.174	4.634	3.169	2.870	3.413	3.252	-4,7
Francia	57.929	55.712	53.355	52.808	57.870	36.177	35.859	49.366	45.678	-7,5
Germania	95.961	96.600	101.210	106.876	105.589	66.499	79.668	96.358	86.937	-9,8
Grecia	2.041	1.852	2.187	2.497	2.790	1.877	1.306	536	211	-60,6
Irlanda	4.859	5.223	6.789	6.237	4.688	1.561	1.486	1.123	1.120	-0,3
Italia	38.096	35.766	35.747	35.820	34.477	19.086	18.130	19.474	13.741	-29,4
Lussemburgo	1.266	1.422	1.424	1.647	1.793	925	847	1.255	995	-20,7
Paesi Bassi	17.238	14.397	20.004	15.284	18.274	11.759	9.647	12.638	12.002	-5,0
Portogallo	6.723	4.622	5.411	5.645	5.534	3.217	3.143	2.664	1.892	-29,0
Regno Unito	54.765	55.921	52.861	47.166	53.709	31.819	31.401	40.850	42.280	3,5
Spagna	35.264	40.511	40.972	45.097	32.067	12.279	13.684	16.302	12.827	-21,3
Svezia	5.527	5.879	6.228	6.710	6.998	5.497	4.801	6.128	5.610	-8,5
EFTA	12.341	10.999	11.153	11.192	11.966	8.588	7.663	9.439	9.801	3,8
Islanda	192	586	523	535	275	48	41	63	87	38,1
Norvegia	6.210	6.466	5.789	6.261	6.528	4.098	4.078	5.111	5.861	14,7
Svizzera	5.939	3.947	4.841	4.396	5.163	4.442	3.544	4.265	3.853	-9,7
U.E. Nuovi Membri		29.788	46.885	69.284	59.675	20.726	29.994	43.391	40.431	-6,8
Bulgaria								n.d.	n.d.	n.d.
Ceca Rep.		8.629	9.927	11.587	10.581	4.760	5.445	7.962	7.234	-9,1
Cipro								161	88	-45,3
Estonia		905	1.534	1.718	1.301	256	370	764	726	-5,0
Lettonia		1.158	2.147	3.261	1.990	300	469	1.519	1.605	5,7
Lituania		2.267	3.124	5.006	3.474	514	1.369	2.761	2.759	-0,1
Polonia		11.794	15.896	24.573	22.405	9.885	13.744	17.105	16.436	-3,9
Romania			7.782	14.979	12.506	2.592	3.038	3.758	2.817	-25,0
Slovacchia Rep.		3.482	4.413	5.443	4.842	1.661	2.398	3.664	3.511	-4,2
Slovenia		1.553	2.062	2.717	2.576	758	883	1.381	1.097	-20,6
Ungheria							2.278	4.316	4.158	-3,7

Fonte: AAA/ACEA/ANFIA

■ UE27+EFTA - MERCATO AUTOCARRI DA 3,51 T. A 15,99 T. DI PTT

Paesi /Countries	2000	2001	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 prov.	var. % 2012/2011
UE 27+EFTA	126.517	121.486	118.205	118.033	117.476	115.029	76.622	79.642	80.931	74.554	-7,9
UE 15+EFTA	126.517	121.486	108.475	103.932	101.970	100.055	69.482	71.335	74.755	68.862	-7,9
Austria	1.324	1.112	924	992	1.144	1.158	864	819	685	557	-18,7
Belgio	2.921	3.555	3.101	3.007	3.206	2.934	2.630	2.495	1.970	1.715	-12,9
Danimarca	892	828	826	783	855	1.157	575	527	414	394	-4,8
Finlandia	911	1.073	1.365	1.305	1.395	1.149	991	988	1.064	855	-19,6
Francia	11.600	12.448	10.100	9.742	8.403	9.707	7.599	7.687	9.502	9.217	-3,0
Germania	50.895	45.178	41.146	38.373	38.452	37.792	26.177	30.841	36.145	32.493	-10,1
Grecia			1.023	1.173	1.298	1.287	988	688	260	107	-58,8
Irlanda	1.818	1.970	1.732	3.077	2.733	2.089	869	875	328	211	-35,7
Italia	12.895	12.123	10.132	9.817	9.594	8.736	6.355	5.832	5.599	3.822	-31,7
Lussemburgo	176	187	197	159	175	209	135	147	108	102	-5,6
Paesi Bassi	3.447	3.238	2.727	3.309	2.167	2.555	1.796	1.619	1.655	1.529	-7,6
Portogallo	2.542	2.298	1.240	1.329	1.398	1.048	853	834	614	343	-44,1
Regno Unito	21.010	21.729	20.346	18.329	17.834	18.615	12.493	11.100	11.893	13.443	13,0
Spagna	9.256	8.829	8.778	8.577	9.318	7.330	3.999	3.567	840	518	-38,3
Svezia	1.189	1.255	965	866	988	1.036	714	753	813	725	-10,8
EFTA	5.641	5.663	3.873	3.094	3.010	3.253	2.444	2.563	2.865	2.831	-1,2
Islanda			307	198	234	97	18	15	15	26	73,3
Norvegia	3.866	3.914		1.801	1.670	1.869	1.276	1.553	1.843	1.848	0,3
Svizzera	1.652	1.664	959	1.095	1.106	1.287	1.150	995	1.007	957	-5,0
U.E. Nuovi Membri			9.730	14.101	15.506	14.974	7.140	8.307	6.176	5.692	-7,8
Bulgaria									n.a.	n.a.	
Ceca Rep.			3.713	3.397	3.515	3.072	1.643	1.657	1.669	1.649	-1,2
Cipro									102	34	-66,7
Estonia			110	147	121	109	25	50	66	-571	-965,2
Lettonia			159	221	271	179	49	59	112	-782	-798,2
Lituania			243	231	327	390	100	69	123	-1.032	-939,0
Polonia			4.377	5.162	6.330	6.004	3.650	4.657	2.550	-11.286	-542,6
Romania			3.468	3.744	973	800	370	13.846	3.642,2
Slovacchia Rep.			803	948	1.083	1.075	473	501	587	-128	-121,8
Slovenia			325	383	391	401	227	201	172	2.578	1.398,8
Ungheria							0	313	425	-2.686	-732,0

Fonte: AAA/ACEA/ANFIA

■ UE27+EFTA - MERCATO AUTOCARRI ≥ 16 T. DI PTT

Paesi	2001	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 prov.	var. % 2012/2011
UE 27+EFTA	237.693	271.221	294.597	320.831	312.822	163.430	176.845	242.942	221.056	-9,0
UE 15+EFTA	237.693	251.163	261.813	267.053	268.121	149.844	155.158	205.727	186.317	-9,4
Austria	6.873	7.372	6.617	7.273	7.432	3.926	4.402	6.692	6.032	-9,9
Belgio	8.815	9.077	7.772	9.356	9.590	6.202	5.531	7.913	6.759	-14,6
Danimarca	3.817	5.164	5.202	6.036	5.516	2.676	2.214	3.262	3.376	3,5
Finlandia	2.242	2.905	2.726	2.779	3.485	2.178	1.882	2.349	2.397	2,0
Francia	45.481	45.612	43.613	44.405	48.163	28.578	28.172	39.864	36.461	-8,5
Germania	50.783	55.454	62.837	68.424	67.797	40.322	48.827	60.213	54.444	-9,6
Grecia	895	829	1.014	1.199	1.503	889	618	276	104	-62,3
Irlanda	2.889	3.491	3.712	3.504	2.599	692	611	795	909	14,3
Italia	25.973	25.634	25.930	26.226	25.741	12.731	12.298	13.875	9.919	-28,5
Lussemburgo	1.079	1.225	1.265	1.472	1.584	790	700	1.147	893	-22,1
Paesi Bassi	14.000	11.670	16.695	13.117	15.719	9.963	8.028	10.983	10.473	-4,6
Portogallo	4.425	3.382	4.082	4.247	4.486	2.364	2.309	2.050	1.549	-24,4
Regno Unito	33.036	35.575	34.532	29.332	35.094	19.326	20.301	28.957	28.837	-0,4
Spagna	26.435	31.733	32.395	35.779	24.737	8.280	10.117	15.462	12.309	-20,4
Svezia	4.272	4.914	5.362	5.722	5.962	4.783	4.048	5.315	4.885	-8,1
EFTA	6.678	7.126	8.059	8.182	8.713	6.144	5.100	6.574	6.970	6,0
Islanda	107	279	325	301	178	30	26	48	61	27,1
Norvegia	2.296	3.859	3.988	4.591	4.659	2.822	2.525	3.268	4.013	22,8
Svizzera	4.275	2.988	3.746	3.290	3.876	3.292	2.549	3.258	2.896	-11,1
U.E. Nuovi Membri		20.058	32.784	53.778	44.701	13.586	21.687	37.215	34.739	-6,7
Bulgaria								n.a.	n.a.	n.a.
Ceca Rep.		4.916	6.530	8.072	7.509	3.117	3.788	6.293	5.585	-11,3
Cipro								59	54	-8,5
Estonia		795	1.387	1.597	1.192	231	320	698	659	-5,6
Lettonia		999	1.926	2.990	1.811	251	410	1.407	1.508	7,2
Lituania		2.024	2.893	4.679	3.084	414	1.300	2.638	2.637	-0,0
Polonia		7.417	10.734	18.243	16.401	6.235	9.087	14.555	14.045	-3,5
Romania			4.170	11.511	8.762	1.619	2.238	3.388	2.590	-23,6
Slovacchia Rep.		2.679	3.465	4.360	3.767	1.188	1.897	3.077	2.945	-4,3
Slovenia		1.228	1.679	2.326	2.175	531	682	1.209	933	-22,8
Ungheria							1.965	3.891	3.783	-2,8

Fonte: AAA/ACEA/ANFIA

ITALIA - MERCATO VEICOLI COMMERCIALI, AUTOCARRI, RIMORCHI E SEMIRIMORCHI

unità

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
VCL ≤3500 kg	224.009	226.255	275.568	202.458	214.189	210.489	230.292	242.826	221.830	175.849	180.686	170.672	116.112
Autocarrî >3500 kg	38.886	38.096	39.688	35.561	36.193	35.766	35.747	35.820	34.477	19.086	18.130	19.474	13.741
3500-15999 kg	12.895	12.123	13.017	11.016	10.843	10.132	9.817	9.594	8.736	6.355	5.832	5.599	3.822
=>16000 kg	14.358	14.414	15.606	14.315	13.642	13.613	13.281	12.925	12.503	6.913	6.480	6.409	4.128
Trattori stradali	11.633	11.559	11.065	10.230	11.708	12.021	12.649	13.301	13.238	5.818	5.818	7.466	5.791
R & S>3500 kg	16.817	16.415	17.921	16.094	18.185	15.709	15.463	17.746	17.439	8.340	8.805	9.763	6.439
Rimorchi	3.439	3.376	3.474	2.998	2.960	2.453	2.293	2.349	2.531	1.319	1.250	1.392	926
Semirimorchi	13.378	13.039	14.447	13.096	15.225	13.256	13.170	15.397	14.908	7.021	7.555	8.370	5.513

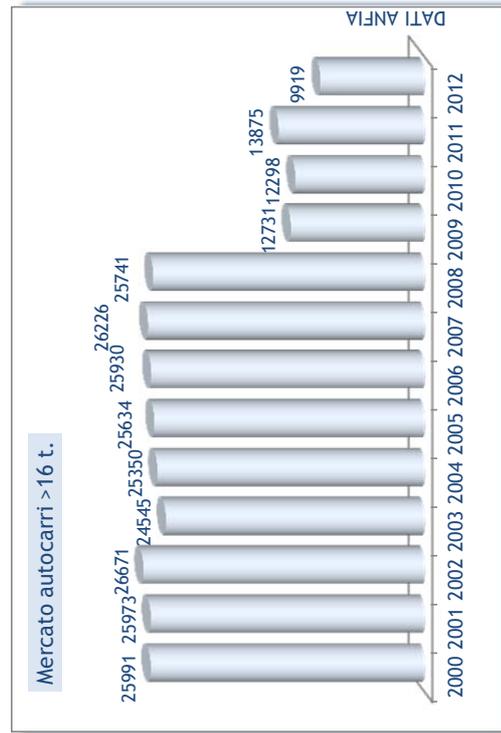
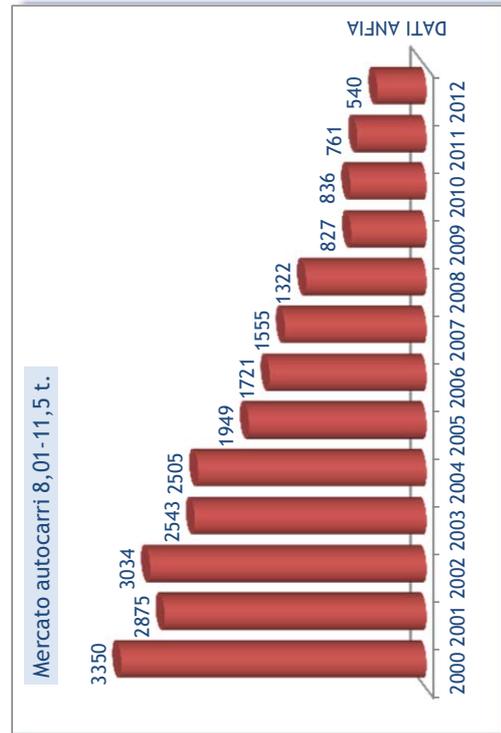
Nota - Autocarrî e Rimorchi/Semirimorchi sono elaborati considerando la data di rilascio del libretto di circolazione

Elaborazioni ANFIA su dati Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture (Aut.Min D07161/H4)

var. % su anno precedente

	01/00	02/01	03/02	04/03	05/04	06/05	07/06	08/07	09/08	10/09	11/10	12/11
VCL ≤3500 kg	1,0	21,8	-26,5	5,8	-1,7	9,4	5,4	-8,6	-20,7	2,8	-5,5	-32,0
Autocarrî >3500 kg	-2,0	4,2	-10,4	1,8	-1,2	-0,1	0,2	-3,7	-44,6	-5,0	7,4	-29,4
3500-15999 kg	-6,0	7,4	-15,4	-1,6	-6,6	-3,1	-2,3	-8,9	-27,3	-8,2	-4,0	-31,7
=>16000 kg	0,4	8,3	-8,3	-4,7	-0,2	-2,4	-2,7	-3,3	-44,7	-6,3	-1,1	-35,6
Trattori stradali	-0,6	-4,3	-7,5	14,4	2,7	5,2	5,2	-0,5	-56,1	0,0	28,3	-22,4
R & S>3500 kg	-2,4	9,2	-10,2	13,0	-13,6	-1,6	14,8	-1,7	-52,2	5,6	10,9	-34,0
Rimorchi	-1,8	2,9	-13,7	-1,3	-17,1	-6,5	2,4	7,7	-47,9	-5,2	11,4	-33,5
Semirimorchi	-2,5	10,8	-9,4	16,3	-12,9	-0,6	16,9	-3,2	-52,9	7,6	10,8	-34,1

ITALIA - MERCATO AUTOCARRI >3,5 t. PTT PER CLASSI DI PESO



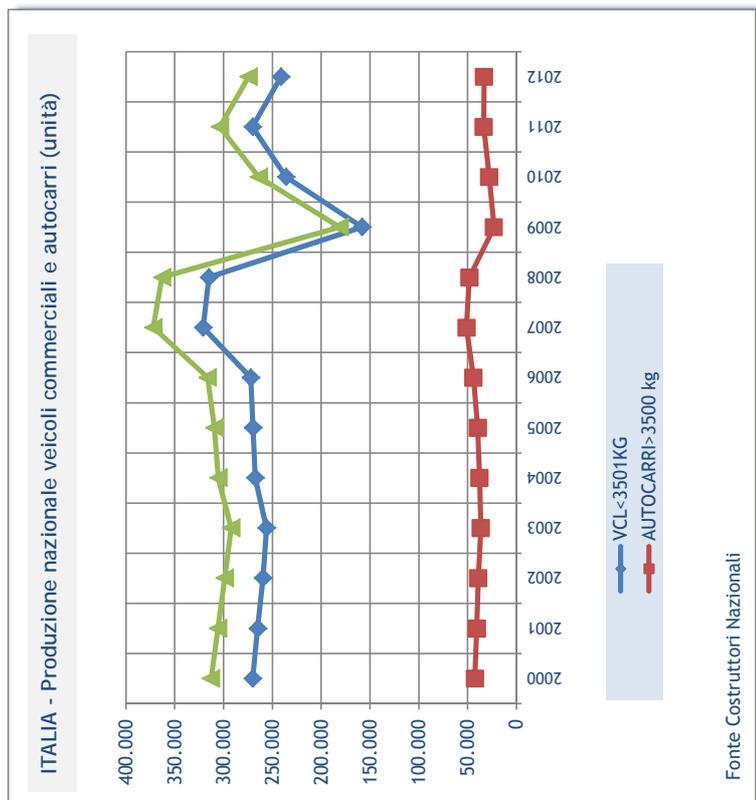
Nota - Elaborazione secondo la data di rilascio del libretto di circolazione

Elaborazioni ANFIA su dati Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture (Aut.Min D07161/H4)

ITALIA - PRODUZIONE NAZIONALE VEICOLI COMMERCIALI E AUTOCARRI

ANNI	VCL<3501KG	AUTOCARRI>3500 kg	totale
2000	270.250	42.618	312.868
2001	265.085	40.625	305.710
2002	259.641	39.074	298.715
2003	255.875	36.452	292.327
2004	267.643	37.808	305.451
2005	269.749	39.616	309.365
2006	272.205	44.020	316.225
2007	320.889	51.114	372.003
2008	314.977	48.232	363.209
2009	158.089	23.046	181.135
2010	236.004	27.948	263.952
2011	270.342	33.577	303.919
2012	241.186	33.276	274.462

Fonte Costruttori nazionali



■ ITALIA - EXPORT / IMPORT
(dati doganali)

GENNAIO/SETTEMBRE 2012 (dati provvisori)						
	import	export	saldo	import	export	saldo
	unità		valore in euro			
VI NUOVI	70.954	186.256	115.302	1.313.698.147	2.751.156.607	1.437.458.460
VI USATI	2.611	18.031	15.420	32.894.709	128.518.459	95.623.750
TOTALE VI	73.565	204.287	130.722	1.346.592.856	2.879.675.066	1.533.082.210

anno 2011 (dati provvisori)						
	import	export	saldo	import	export	saldo
	unità		valore in euro			
VI NUOVI	143.267	248.004	104.737	2.709.511.410	4.360.704.351	1.651.192.941
VI USATI	5.447	13.220	7.773	89.988.963	124.344.929	34.355.966
TOTALE VI	148.714	261.224	112.510	2.799.500.373	4.485.049.280	1.685.548.907

anno 2010 (dati consolidati)						
	import	export	saldo	import	export	saldo
	unità		valore in euro			
VI NUOVI	147.652	209.032	61.380	2.490.772.223	3.787.580.693	1.296.808.470
VI USATI	6.712	12.577	5.865	116.491.054	120.396.105	3.905.051
TOTALE VI	154.364	221.609	67.245	2.607.263.277	3.907.976.798	1.300.713.521

Elaborazioni ANFIA su dati ISTAT

■ITALIA: EVOLUZIONE PARCO VEICOLI PER CATEGORIA

- volumi

Anni	Motocicli	Motocarri	Autovetture	Autobus	Autocarri		Motrici	Altro	Totale
					merci	speciali			
1985	2.000.137	398.615	22.494.641	76.296	1.649.302	144.293	40.249	482.063	27.285.596
1990	2.509.819	464.852	27.415.828	77.731	2.140.123	208.869	67.780	670.116	33.555.118
1995	2.530.750	415.665	30.301.424	75.023	2.430.262	278.539	79.631	764.600	36.875.894
2000	3.375.782	390.097	32.583.815	87.956	2.971.050	406.523	115.958	812.596	40.743.777
2005	4.938.359	344.827	34.667.485	94.437	3.637.740	541.919	148.173	812.161	45.185.101
2006	5.288.818	310.555	35.297.282	96.099	3.763.093	568.654	151.704	852.939	46.329.144
2007	5.590.183	305.666	35.680.097	96.419	3.842.995	594.642	153.912	867.432	47.131.346
2008	5.859.094	300.890	36.105.183	97.597	3.914.998	619.706	157.007	882.463	47.936.938
2009	6.118.098	296.104	36.371.790	98.724	3.944.782	639.428	157.807	408.345	48.035.078
2010	6.305.032	291.757	36.751.311	99.895	3.983.502	656.880	158.289	421.342	48.668.008
2011	6.428.476	287.650	37.113.300	100.438	4.022.129	671.445	159.766	426.497	49.209.701

fonte: ACI

- numeri indice (1985=100)

Anni	Motocicli	Motocarri	Autovetture	Autobus	Autocarri		Motrici	Altro	Totale
					merci	speciali			
1985	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
1990	125,48	116,62	121,88	101,88	129,76	144,75	168,40	139,01	122,98
1995	126,53	104,28	134,71	98,33	147,35	193,04	197,85	158,61	135,15
2000	168,78	97,86	144,85	115,28	180,14	281,73	288,10	168,57	149,32
2005	246,90	86,51	154,11	123,78	220,56	375,57	368,14	168,48	165,60
2006	264,42	77,91	156,91	125,96	228,16	394,10	376,91	176,94	169,79
2007	279,49	76,68	158,62	126,37	233,01	412,11	382,40	179,94	172,73
2008	292,93	75,48	160,51	127,92	237,37	429,48	390,09	183,06	175,69
2009	305,88	74,28	161,69	129,40	239,18	443,15	392,08	84,71	176,05
2010	315,23	73,19	163,38	130,93	241,53	455,24	393,27	87,40	178,37
2011	321,40	72,16	164,99	131,64	243,87	465,33	396,94	88,47	180,35